

ПУТЕШЕСТВИЯ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ
ФАНТАСТИКА

Б. БАЗУНОВ
В. ГАНТМАН

Три фута под килем





ИЗДАТЕЛЬСТВО «МЫСЛЬ»
МОСКВА · 1965

91 С
Б 17

ГЛАВНАЯ РЕДАКЦИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

Художник Е. Ф. КАПУСТИН

Кронштадт
Ленинград
Владивосток

Пароль капитанов

Белая ночь



Темные силуэты кораблей разбросаны по Кронштадтскому рейду. Отсюда, с нижней палубы крейсера «Киров», который недавно зашел сюда, мы почтительно рассматриваем их могучие очертания. А дальше, за вертикалями мачт и корабельных надстроек, крепость, поднявшаяся из моря. Город-пограничник на Финском заливе спит, выставив ночные дозоры.

Изредка мы свешиваемся за борт, чтобы разглядеть катер. Тот смиренно приткнулся под боком крейсера и рядом с бронированным гигантом выглядит робким юнгой в строю флотских ветеранов. Ничего, дружище! Любое судно может гордиться такой гаванью, как эта. Не беда, что волны толкают тебя своими крутыми плечами. Наверняка после этой ночи речные собратья будут завидовать тебе. Судя по всему, ночевка не обещает быть спокойной. Что поделаешь! Такая колыбель для кораблей покрупнее. Свежий ветер не щадит и настоящих мореходов. Впрочем,

если разыграется непогода, борт «Кирова» надежно прикроет тебя. Так что отдыхай. Тебя будет убаюкивать настоящая морская волна.

Поверь, дружище, мы тоже чувствуем себя не совсем уверенно в этой флотской столице. Правда, палуба крейсера незыблема, как твердь земная. Но знаешь, ночевать на рейде нам не приходилось. Да и день сегодня необычный.

Да, нынешний день неповторим. Всего несколько часов назад мы поднялись на эту палубу, воспользовавшись гостеприимством моряков. А перед этим совершили переход из Ленинграда в Кронштадт. Плыли вполне самостоятельно, если не считать нескольких подсказок лоцмана. Балтийский мичман Николай Ильич Бражников помог нам найти выход из Невы в Галерную гавань и отыскать фарватер в заливе. Потом мы ринулись на запад — навстречу соленому дыханию Балтики.

До сих пор нас не покидают картины первого, хоть и неофициального еще, плавания. Пожалуй, время не сотрет рельефности впечатлений. Разве забудешь знакомство с морем? Упрямая череда волн испробовала крепость бортов нашего суденышка. Фонтаны брызг заставляли нас поначалу пригибаться. Может, старик Нептун решил окропить пришельцев с материка? Караваны торговых полпредов из Польши, Кубы, Исландии, Канады, шедших в Ленинградский порт, казалось, салютовали нам своими флагами. И наконец, безукоризненные контуры Кронштадтского маяка.

Совсем недавно мы были во власти солнечного полета по балтийскому простору. Это вступление к путешествию звучит как бесподобное аллегро, сменившееся теперь торжественным апофеозом белой ночи.

С точки зрения северянина, эта ночь, пожалуй, одна из заурядных. Для нас же она первая награда за путешествие.

Небо опустило свой светлый полог над заливом и островом. В этот час подобно палитре художника-мариниста оно играет скупыми тонами акварели. Ночь непрестанно меняет одежды. Вот уж непроницаемым стал восточный край неба, а западный покрылся блеклой позолотой. В зените тяжело ворочаются облака то траурные, то полные легкой грусти, то озаренные прощальной улыбкой светила.

Плывите, облака! Может, встретимся еще с вами. Может, увидим в пути, где-нибудь на Ладоге или Волге, ваши тугие паруса. Пусть будет доброй наша встреча!

Зеркало залива повторяет тонкий рисунок полуночного неба. Впрочем, море богато и своими красками. Горят созвездия рейдовых огней. Маяк посылает вдаль рубиновые позывные. На траверзе Кронштадта блуждают светлячки кораблей. Море не спит.

И нам нет покоя. Дивная ночь напомнила нам такую же белую ночь, давшую счастливую мысль о путешествии.

Карта из матросского рундучка

Старинный приладожский канал со склоненными в дреме ивами. Косматые туманы над отглаженной лентой водного коридора. Где-то за всхолмленной насыпью Ладожское озеро. И наша лодка в этой светлой ночи без теней.

Давно ли мы плывем? Ощущение времени потеряно, хотя мотор стучит позади подобно часовому механизму. Только минорный тон его нарушает волшебное безмолвие ночи.

Ветровое стекло затуманено обильной росой. Потому мы не сидим, а стоим в лодке. Иначе не разглядеть дороги. Рулевой едва касается штурвала. За всю ночь мы, кажется, не сказали друг другу и двух слов. Мы слушаем неумолчный говор воды за бортом.

И вдруг человек на берегу. Почти нереальный силуэт на фоне угасавшего неба. Как и мы, смотрел он в матовое зеркало канала. Но что заставило его забыть о времени?

Рулевой повернул к берегу. Может, заночевать? Завтра тоже весь день на воде.

Хозяин берега повернул голову в нашу сторону, когда лодка мягко ткнулась в песок. Мы разглядели стариковский суровый профиль. На наше приветствие он ответил молчанием. Мы сочли за лучшее поставить палатку и вынуть со дна лодки спальные мешки.

Тут раздался голос старика:

— Идите в дом. Ночуйте.

Домик над откосом глядел на канал темными окнами. У крыльца весла, спасательные круги, опрокинутая лодка, вехи, багры, сеть на огородном частоколе. Они сказали

нам о старике все. Конечно, он бакенщик, человек речного дела. А за домиком, где-то близко, лежало Ладожское озеро. Его ровное дыхание мы поймали сразу.

В дом бакенщика мы принесли очарование белой ночи. Она как-то незаметно прогнала прочь сон и усталость.

Мы подсели к дощатому столу, засветив фонарик. Из планшета вынули карту, расстелили ее и заговорили о завтрашнем маршруте и кончавшемся отпуске, о бензине и промокшей фотопленке. А все-таки куда мы поплывем завтра? Не сделать ли вылазку на озеро? Старик наверняка там рыбачит.

А где будем послезавтра? Что нас ждет в устье этой реки? Как попасть на строительство нового канала? Велико ли новое водохранилище, которого нет еще на нашей карте?

Мы и не заметили, как бакенщик вошел в дом, зажег лампу, прислушиваясь к горячему разговору гостей. И снова его голос прозвучал неожиданно:

— Вот вы все про географию. Интересно, право... А может, вам ту, старую, географию показать? Забавная карта у меня есть. С виду Россия как Россия. Да не та уж.

Хозяин принес кованый сундучок, не иначе как матросский, вынул из него перевязанный шнурком сверток, не спеша развернул его, и на стол лег пожелтевший, потершийся на сгибах лист. Старик бережно провел по нему широченной ладонью. Из-под руки его мелькнули, колыхнулись, зарябили чужие, но знакомые слова: «Настольная генеральная карта Россiи, составленная по новѣйшим свѣдѣнiям А. Ильинымъ. Масштабъ въ Англiйск. дюймахъ». И в довершение всего слова: «С. Петербургъ. 1917 г. Изданiе картографическаго заведенiя А. Ильина».

Мы переглянулись. Диковина! Эта карта — ровесница Октября! Документ прошлого, она показала нам старое лицо родной земли. Прав ведь старик: с виду Россия как Россия, да не та уж! Как не узнать контуров Финского залива? Но в устье Невы будто другой город — С.-Петербург. Пробежали глазами по тем местам, где проплыли на своей лодке. И не узнали их. Выходило, что на нашей карте полно «лишних» городов и сел. По карте старика получалось, что самая северная железная дорога обрывается у Архангельска. Там, где проходит Беломорско-Балтийский канал, текут реки, которых нет в помине. С трудом узнавались Подмосковье и Урал. Нереально выглядела

Волга. Белели пустоты севернее Перми. Искали и не находили привычных городов в Сибири и Средней Азии, на Кавказе. Такой стариной повеяло от карты с ее Екатеринбургами, Александровсками, Николаевсками и прочим, что рука потянулась к карандашу, чтобы зачеркнуть архаические названия, написать сегодняшние имена городов, нанести на ветхий лист новые каналы и искусственные моря, столицы и поселки... Впрочем, стоит ли? Жизнь внесла уже поправки в эту карту. Старый лист не годится для путешественников. Мы же плывем по новой карте. Наш путеводитель знает больше, чем карта бакенщика.

Так ли уж бесполезна карта, что достал из своего рундучка ладожский старик? А что, если?.. Эта мысль сверкнула неожиданно и дерзко: выпросить у бакенщика карту — ровесницу Октября и отправиться с ней в путешествие. Нет, не сейчас — на будущее лето. И сравнить ее с другой, самого последнего издания. Сколько открытий будет в пути! И не одних только географических.

Рассвет раскрасил окна домика, когда мы прощались с речником. Освеженное зарей солнце звало нас в дорогу. И мы увозили с собой подарок старика — карту из матросского рундучка — и мечту о новом путешествии со старой картой.

Голубая нить в 14 000 километров

Принявшись зимой изобретать маршрут задуманного путешествия, мы чувствовали себя обладателями головокружительного сокровища. Подарок ладожского бакенщика бесценен для любителя странствий. В самом деле, карта почти полувековой давности обещала нам открытия более сенсационные, чем находки каких-нибудь сундуков с драгоценностями. И у нас не было нужды отправляться на край света. Обещанные клады лежали в пределах нашей Родины. И чтобы найти их, нужно было лишь выбрать верный маршрут.

Но куда плыть?

Сразу скажем, что иного способа передвижения мы просто не представляли. Водную дорогу, неповторимую на каждом километре, лодку, служившую нам домом и исследовательской лабораторией, восходы и закаты во всей

их широте и прелести, даже пороги и мели мы не променяли бы на убеленные вершины гор, на таежные тропы, на сомнительный комфорт автомобильного путешествия. Случилось, что однажды мы полюбили водные походы. Буквально с первого взгляда. И с годами эта любовь не остыла.

Это замечательно — странствовать по воде. Но вот куда плыть?

Наверное, искушенные путешественники и дебютанты на нелегкой тропе открытий одинаково веруют в волшебные свойства карты. И мы расстелили ее перед собой. Глядели в это зеркало родной земли, как та сказочная царевна, которая ждала ответа на терзавший ее вопрос.

И все же куда плыть?

Мы убедились в том, что путешествие по карте приятно и легко. Куда хочешь иди, плыви, поезжай, лети. Все дороги перед тобой. Ты чувствуешь даже, будто в комнату ворвался вольный ветер. Само слово «путешествие» будоражит и волнует, зовет в дорогу.

Так куда мы все-таки плывем?

Наша карта способна рассказать многое человеку, наделенному фантазией. Нет другой в мире страны, имеющей больше водных дорог, чем наша. Двенадцать морей омывают ее берега. А сколько пресноводных родственников у морей, озер, искусственных водоемов! Карта Родины вся иссечена голубыми прожилками больших и малых рек, которых, как утверждают географы, более ста тысяч. Кажется, чего проще выбрать среди такого соблазнительного обилия дорог одну? Исследовательские работы нам, как видно, не по плечу. Устраивать из путешествия аттракцион или рекламное предприятие и вовсе ни к чему. Тогда за чем дело стало? Так ли трудно соразмерить отпуск с протяженностью маршрута да и начать сборы в дорогу?

О, если б только за этим стало дело! Но нас грызли сомнения. Замыслы одного были так же похожи на замыслы другого, как день на ночь. А тут выяснилось, что у каждого есть географические симпатии, расстаться с которыми он не желал.

— Ограничимся европейской частью страны, — сказал один.

— А не лежит ли за Уралом маршрут, который мы ищем? — спросил другой.

И оба были уверены, что находимся от истины на расстоянии одного локтя. Симпатии и антипатии обнажились до предела.

— На Волгу! Куда же еще?! — выступал «европеец». — Мать рек русских, древняя дорога, обновленная в наши дни, — вот что такое Волга. Сколько городов, встреч на пути! Имея карту бакенщика на борту, в этой поездке мы сделаем потрясающие открытия!

— Да, но по Волге можно проехаться и на комфортабельном пароходе, — парировал приверженец Азии. — Лично я за Енисей. Я там бывал. И скажу: нет реки удивительней.

— Ну, хорошо! «Откроем» для себя старые каналы. Много ли мы знаем о шлюзах и рукотворных соединениях Вышневолоцкой, Северо-Двинской или Березинской водных систем? А что тебе известно про Епифаньевский, Огинский, Северо-Екатерининский каналы? Они рядом, в европейской части страны.

— Старые каналы? Это заманчиво. Но почти все они имеют музейную ценность. А не повести ли судно туда, где встанут новые города, плотины электростанций, заводы? Значит, идти нам по сибирскому или дальневосточному маршруту.

Сила инерции заставляла одного противиться предложениям другого. Но «европейская» и «азиатская» точки зрения начали сближаться. Один готов был уж побывать «на диком бреге Иртыша» или отведать байкальского омуля, увидеть створы мощнейшей Енисейской ГЭС или проложить курс в устье Амура. А другой соблазнялся плаванием по островам Ладожского озера или волжскому простору, по старинным каналам или преображенному Днепру.

Куда же плыть?

И снова смотрели мы на карту.

Волга, Енисей, Днепр, Обь... Крупные реки походят на гигантские стволы деревьев с могучими кронами. Их ветви-притоки разбросаны широко и густо. Центральные водные артерии текут в основном с юга на север или наоборот. Выходит, и плыть по главным рекам страны можно только в меридиональном направлении. Правда, в европейской части страны речные системы соединены каналами. Тут уж можно путешествовать по воде и в широтном направлении. Вот, скажем, от берегов Балтийского

моря, из Ленинграда, без труда попадешь в Ладожское озеро. Оттуда в Онежское. Старая Мариинская система приведет на Волгу, которая на востоке встречается с Камой. С низовьев Камы можно попасть на Чусовую или Белую. А дальше? Дальше Уральский хребет. Непреодолимый барьер для рек. Водораздельная высь гор. Граница между Европой и Азией. Горы можно обогнуть по Северному морскому пути. Еще проще проехать через хребет в купе вагона, в автомашине или перелететь на самолете. Наконец, собственными ногами протопать через «уральский камень». А вот по реке проникнуть из Европы в Азию невозможно.

Невозможно? Но ведь водил Ермак свои храбрые дружины в Сибирь. И именно через Урал. По Каме, Чусовой, Исети плыли ладьи первопроходцев. И не пугались волоков. А вот в XX веке проплыть невозможно. Почему?

Карта подсказывала, как плыли дружины Ермака: с Чусовой на Исеть. От одной до другой километров тридцать. Тут и волочили свои ладьи ермаковцы. А что такое три десятка километров в наше время? А не повторить ли нам путь Ермака? О, это уже интересно. Выходит, можно попасть по воде — пусть даже с волоком — из одной части света в другую. Ну, а потом?

Исеть, Тобол, Иртыш, Обь... Разве этого мало? И все? Нет! Смотрите, как близко подходят друг к другу притоки Оби и Енисея. Ветви их притоков подобно кронам двух деревьев сошлись в междуречье. А вот зубчатая черточка соединяет сестру Оби Кеть и брата Енисея Кас. Что это? Канал? Карты подсказали: есть соединение между двумя сибирскими гигантами. И перед нами раскрывает свои объятия богатырь Сибири, ведет к Ангаре — единственной дочери Байкала.

А дальше? Неужели конец сказочному путешествию через всю страну? Нет! Много рек принимает диво-озеро. Одна из них — забайкальская Селенга. От нее бежит на восток голубая нить — приток Хилок. Река подходит близко к Ингоде, которая несет свою дань Шилке и Амуру.

Когда мы «добрались» до Амура, то тут поняли: путь к Тихому океану открыт.

Теперь мы уже не спорили, куда плыть. Все ясно. Иного маршрута и не надо. Взяв карандаши и логарифмическую линейку, подсчитали, сколько километров мы

только что пропутешествовали по карте. И вышло грубо, округленно: голубая нить от Балтики до Тихого океана протянулась на 14 000 километров. Сколько же времени плыть по такому маршруту? Нас это не интересовало. Пусть даже всю жизнь. По внутренним водам страны мы пойдем с запада на восток наперекор течению многих рек. Увидим преображенную землю — новые каналы и каскады гидроэлектростанций, промышленные центры и раздолье полей. Нас ждут встречи с героической Невой и легендарной Волгой, с сибирскими гигантами и Байкалом, наконец, с великим Амуром. Ради этого стоит путешествовать! Мы возьмем старую карту бакенщика в дорогу. Мы сравним ее с тем, что увидим на воде и на земле. И она поможет нам лучше понять, как широка и могуча наша страна. А если в пути мы встретим строительные краны и экскаваторы, экспедиции геологов и ученых, то нам понадобится еще одна карта — карта будущего. В ее контуры мы впишем названия будущих трасс, новостроек, городов, газопроводов, нефтяных и рудных месторождений. Мы убедимся, как безнадежно устарела карта 1917 года, как отстают от жизни даже новейшие карты.

Итак, маршрут путешествия выбран. Он будет закодирован в вахтенном журнале тремя буквами: БТО. Расшифровка проста, но многозначительна: Балтика — Тихий океан.

В кабинете министра

Тяжела дверь дома, где тебя не ждут. Но в этот дом мы вошли, полные надежд. По ту сторону стеклянных дверей остался шумный перекресток центра Москвы. Еще минуту назад мы стояли перед старинным зданием, на фасаде которого блестела визитная карточка: «Министерство речного флота РСФСР».

Что привело нас сюда?

Если вы задумали воскресную прогулку за город, то чуть ли не вся неделя уходит на сборы. А каково было нам? Полчища проблем угрожали нашей мечте. И не было, казалось, края неразрешимым вопросам.

Разработку маршрута решили начать с карт. Так, кажется, поступали все путешественники-классики. Путешественник без карт, как солдат без оружия.

За картами отправились в магазин. И были наказаны за свою неопытность. В магазине можно было приобрести карты для путешествия по Дунаю или Нилу, но только не по Оби или Амуру. В библиотеках нашли книги с прекрасными схемами. Кажется, есть выход! Но не всякий чертеж реки устроит нас. Наконец мы рассудили — плыть нам водными путями Российской Федерации. А это «владения» Министерства речного флота.

Процент успеха был ничтожным. Наверное, поэтому двери министерства показались слишком тяжелыми. Да ведь в этом доме нас и не ждали.

Не без труда отыскали в главном штабе речников нужное ведомство. У него такое же длинное название, как и путь до пятого этажа. Поднялись на последний этаж. Как робкие просители. Пешком.

В Управлении внутренних водных путей и гидросооружений первому встречному выложили свою беду. Услышав необычный «SOS», работник управления, мужчина гигантского сложения, подозрительно оглядел пришельцев. «Понимаете, — с отчаянием убеждали мы его, — нужны карты, плавание под угрозой, положение критическое. Помогите. Для чего карты? Собираемся в путешествие. Далеко ли? Да как сказать... В общем-то далековато — из Ленинграда во Владивосток. Какова цель путешествия? Идея одна покоя нам не дает. Что за идея?»

И тут мы выложили на стол карту ладожского бакенщика. Перебивая друг друга, принялись излагать план плавания по рекам и озерам страны.

— Интересно... — разглядывая пожелтевший лист, приговаривал наш собеседник.

— Ну конечно, — вторили мы. — Нам бы только карты — навигационные.

Мы ждали: вот-вот собеседник, растроганный нашими рассказами, вручит нам карты, пожелав счастливого плавания. Но вместо карт и пожеланий он вдруг посоветовал:

— Рассказали бы вы обо всем этом Сергею Андреевичу.

— А кто он?

— Министр наш...

К министру? За картами? Ну уж это слишком!

— А вы сходите. Не пожалеете.

Мы ушли ни с чем. И были почти уверены, что почтенный товарищ с пятого этажа министерства попросту избавился от забавных, но докучливых просителей. Впро-

чем... Может, и в самом деле наше путешествие заинтересует министра?

Секретарь приемной министра деловито осведомилась:

— Сергей Андреевич вас вызывал?

— Н-не-ет... Сами вызвались.

— По какому вопросу?

Действительно, по какому мы вопросу? Разве назовешь наш визит деловым? И мы храбро ответствовали: «По личному вопросу».

Секретарь записала на листке наши имена и титулы. Потом она скрылась за дверью, унеся с собой листок бумаги, из которого явствовало, что два будущих путешественника просят министра принять их по личному вопросу.

Ступив в кабинет министра, увидели карту во всю стену (вот бы нам такую!), длинный стол, уставленный макетами судов, и подтянутого человека с чуть поседевшей головой. Он протянул каждому сухую крепкую ладонь. Короткое «слушаю вас» заставило нас обрести дар речи.

Мы рассказали о ладожском бакенщике и его карте, о спорах по поводу маршрута и пароле путешествия.

— В общем затеваем плавание со старой картой через всю страну. Хотим пройти по маршруту, который никто и никогда не одолевал. А то, что встретим, откроем в пути, расскажем таким, как мы, любителям странствий.

— Что ж, мысль достойная. И маршрут выбрали небывалый. Кто вам подсказал его? Сами придумали? А знаете ли вы, что ваш маршрут — это водная дорога будущего? Ученые разрабатывают проект объединения судоходных путей европейской части с реками зауральскими и дальневосточными. Слышали о нем?

Министр подошел к карте, и его рука с карандашом двинулась от Балтики на восток.

— Скоро, совсем скоро вступит в строй Волго-Балт — осуществится полуторавековая мечта русского народа о беспрепятственном плавании всех судов с Волги на Балтику и в Белое море. Новый глубоководный путь завершит создание единой транспортной системы в европейской части страны. Но на этом не закончится переустройство внутренних речных дорог. Разрабатывается проблема соединения европейской системы с водными путями Урала, Сибири и Дальнего Востока.

Продолжая путешествие по карте, министр рассказал о схеме будущих соединений. И перед нами вставали картины грандиозного преобразования земли.

Как же водные пути преодолеют Уральский хребет? Оказывается, сделать это помогут гидротехнические сооружения на Чусовой и Исети. По лестнице шлюзов на Чусовой суда будут подниматься по западному склону Уральских гор. Такие же ступени на Исети спустят их по восточному склону Урала. Глубоководный канал на водоразделе откроет судам путь через хребет.

Потом мы «приплыли» к обско-енисейскому водоразделу. Еще в прошлом столетии здесь были построены деревянные судоходные шлюзы и канал. Небольшие торговые суда перевозили грузы из Западной Сибири в Восточную — в Красноярск, Иркутск, на Байкал. Значит, возможность установления связей водных путей на сибирских просторах очевидна.

Ну, а как объединить реки Сибири с водными дорогами Дальнего Востока? Соединительным звеном может стать приток Лены Витим. Если на нем построить плотину и создать водохранилище, можно часть витимского стока направить вверх по течению. Этот мощный поток и образует два транспортных пути: один пройдет по рекам Хилок и Селенга до Байкала, другой — по рекам Ингода и Шилка до Амура. Это забайкальское соединение завершит единую транспортную систему Советского Союза. Водные артерии европейской и азиатской частей страны сольются в небывалую сеть водных дорог, связывающих все моря нашей державы, кроме Аральского. Откроется озерно-речная транзитная дорога фантастической протяженности — от Балтики до Тихого океана.

— Получается так, — заметил министр, — что вы первыми откроете навигацию на этой линии.

Это открытие ошеломило нас. Найденный нами маршрут поблек в сравнении со смелостью и широтой замысла ученых. Зато будущее путешествие выглядело теперь намного увлекательнее. И мы не могли отвести глаз от волшебной карты, по которой с помощью министра совершили путешествие в будущее. Но министр отвлек нас от сладких грез прозаическим вопросом:

— Путешествовать по карте просто. А готовы ли вы к плаванию? Все ли взвесили? Представляете, какие

трудности встретятся в пути? Придется плыть по Ладожскому озеру и Байкалу. Слышали, каковы там штормы? А на Оби? На сотни километров порой безлюдье. Учли это?

О трудностях, признались мы, думали немало. Считаться с ними придется. Но опыт у нас кое-какой есть. Плавали. И по рекам, и по озерам, и по водохранилищам. Конечно, не так много, как ваши капитаны, товарищ министр. Все-таки несколько тысяч километров мы оставили за бортом лодки. Права судоводителей у нас есть. В моторах толк знаем. Остальное приложится.

— А сколько времени займет все путешествие? Рассчитали?

Ну что ж, расскажем и об этом. Конечно, хочется побыстрее добраться до финиша. Но как ни спеши, а отпуск только раз в году. Да если б даже и были мы профессиональными путешественниками, все равно, пожалуй, быстрее бы не прошли маршрут: короток срок навигации на реках. Вот и рассчитываем пройти весь путь в три-четыре этапа. Нынешним летом поплывем по европейской части страны. Хотим начать от Ленинграда или Кронштадта, а закончить плавание постараемся в предгорьях Уральских гор — на Каме.

— Кстати, на каком судне собираетесь плыть?

Да готовы плыть хоть на бревне. Так сказали мы. Ну, а если говорить серьезно, есть у нас лодка. На ней ходили в походы прежде. Правда, для такого путешествия она не подойдет. Поэтому строим сейчас другую — с мотором большей мощности.

— Может быть, помочь вам? Не сорвалось бы путешествие из-за самодельной лодки. Дадим на время путешествия речной катерок. Согласны?..

Мы покидали кабинет министра спустя два часа после того, как вошли в него. На прощание он сказал:

— Интересное путешествие задумали. Верю в него. Считайте меня своим союзником.

На горизонте — Кронштадт

Говорят, человек, задумавший путешествие, должен совершить его трижды: в воображении, в действительности и в воспоминаниях. Если верить этой формуле, то в

воображении мы напутешествовались вдоволь. Весеннее светило уже старалось вовсю, и мы считали дни, оставшиеся до «настоящего» путешествия. Тем более что познакомились с тем, без кого не могли начать плавание.

Прямо скажем: смотрины не принесли разочарования. Катер выглядел молодцевато: стремительные обводы, внушительные габариты, окраска... Его борта ослепляли безукоризненной и свежей белизной. Цвет палубы заставлял вспомнить о морской волне. Словом, катер был что надо. Не чета нашей старушке-лодке с подвесным мотором.

Он был так красив, что мы испугались. А если внешний блеск удачно скрывает его посредственные деловые качества? Для начала решили узнать биографию нашего друга. В одном из бортовых шкафчиков нашли технический паспорт. Из него почерпнули анкетные данные катера. Вот некоторые из них:

Имя и фамилия: катер Речной. Дата и место рождения: 17 мая 1962 года, Кировская область. Вес: 1300 *кг*. Длина: 6,5 *м* — от носа до кормы. Скорость: 40 *км/час*. Глава семьи: мотор ГАЗ-51. На иждивении находятся: якорь, два ведра, багор и спасательный круг. Особые приметы: глиссирующий.

Ну, сказали мы, с таким молодцом можно идти хоть вокруг света. И если бы в тот миг нам предложили взамен «Кон-Тики», фрегат «Паллада», даже корабль на подводных крыльях, мы отказались бы наотрез.

Только одного недоставало нашему суденышку — имени — звучного, сильного, гордого.

Наше второе свидание было деловым. Как ни хорош катер, но конструкторы не учли, что придется нам плавать по разным акваториям — и тихим, и бурным. В непогоду, рассудили мы, высокие борта не уберегут нас от волны. А сырость внутри катера — вещь пренеприятнейшая. Лучше, если влага находится за бортом. И поскольку судно открытое, то в дождь спастись тут просто негде. Вот и решили надстроить свой корабль — поставить на съемный каркас брезентовый тент. Заодно уж и приспособить к катеру весла: на тот случай, когда откажет мотор или останемся без бензина.

Спустив катер на воду, мы принялись проверять его «в деле». Впрочем, проверка была взаимной. Мы экзаменовали катер. Катер экзаменовал нас. Испытательным полигоном служила Москва-река. Для такого судна, как

наше, на водной дороге между Южным и Западным портами вовсе не тесно.

Тренировки начинали ранним утром. В тот час зябкая прохлада еще лежала на воде. По мостам — над нашими головами — шумно проносились стада автобусов, троллейбусов и трамваев: рабочий люд спешил на работу. На Москворецкой набережной в забытьи клонили головы строительные краны. У Кремлевской стены слышали, как роняют хрустальные звуки часы Спасской башни. На аллеях Парка культуры гуляли метлы уборщиков. Шла приборка и на речном проспекте. Крохотный брандкатерок «Бравый» тугой струей из водяной пушки обмывал каменный берег Смоленской набережной. А наш катер, задорно подняв нос над водой, проносился мимо этого утреннего великолепия. И наверное, ничего не замечал вокруг, занятый работой, которую мы задавали ему.

Он рвался вперед, напрягал свои лошадиные силенки, восхищал нас скоростью. А в быстроте он уступал только коллегам, обладавшим подводными крыльями. Проверяли и маневренность его. И она не вызывала подозрений. На ходу мы прислушивались к голосу мотора, осматривали блоки и узлы от носа до кормы. Все было нормально. Мы стали попросту придираться к нашему другу, стараясь найти хоть какой-нибудь изъян.

Характер у него, как мы успели заметить, был покладистый. А его непритязательность и трудолюбие обнадеживали больше всего. Только одного не хватало нашему катеру — имени на борту, с которым бы он мог появляться в обществе речных коллег.

Но в этом недостатке были повинны только мы. Скоро старт путешествия, а экипаж не мог придумать название своему судну. Одно за другим отвергались названия. Казалось, легче построить точно такой же катер, чем дать ему имя. Как в святцы, заглядывали в книги с тихой надеждой похитить у путешественников прошлого звучное название для своего судна. До чего же легко было прославленным корсарам и мореходам! Вспомнил соответствующего святого — и пиши его имя на борту бригантины или шхуны. Не откажет же тот в покровительстве. Но нам святые не подходят.

Мы старательно и пылко изобретали всевозможные имена. Даже во сне шептали их. Пробовали с научной обоснованностью подойти к решению данного вопроса —

дать катеру имя, связанное с космосом, мифологией, морскими стихиями или животным миром. Но обнаруживали, что все уже было, что плавали или плавают «Кометы» и «Ракеты», «Паллады» и «Прометеи», «Тайфуны» и «Бризы», «Чайки» и «Альбатросы». Отвергались десятки фантастических вариантов. И мы убеждались в неспособности найти один-единственный шедевр.

Муки кончились тем, что мы отправились в путь, не украсив борта катера достойным названием.

Итак, мы отдали себя во власть дороги. Нет, не с гранитной набережной Москвы-реки пришлось нам войти на борт своего корабля. Хоть оба члена экипажа родились, жили и работали в Москве, плыть мы все же решили не из столицы, а из Ленинграда. Мы же мечтали пересечь всю страну из края в край. И западным рубежом маршрута стал для нас город на Балтике.

В Ленинград нас помчал мощный МАЗ, в кузове которого покоился наш катер. Ровно через сутки он получил возможность сравнить крутизну и силу волны на Москве-реке и на Неве. Вероятно, он с должным уважением отнесся к сестре Балтийского моря, которая видывала и океанские корабли. Во всяком случае невский флот дружелюбно встретил смущенного гостя из столицы. Это произошло в тот момент, когда портальный кран на причале № 17 нежно опустил его на речную быстрину.

Ему не пришлось долго примеряться к непривычно широко раздвинутым берегам, к ветру с Финского залива, который заставлял волны пускаться в дикую пляску, к оживленному движению на воде.

А экипаж снова торопился в путь. Из Кронштадта пришло «добро» на запрос о возможности пребывания катера в водах, омывающих город-остров. Теперь стартовая черта от Ленинграда отодвигалась для участников путешествия еще на три десятка километров западнее устья Невы. Мог ли экипаж не торопиться?

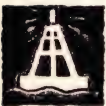
И вот ранним июньским утром, взяв у моста Шмидта на борт катера лоцмана — мичмана Николая Ильича Бражникова, мы вышли в Финский залив. Когда утренняя дымка завесила позади нас стрелы Ленинградского порта, мичман сказал: «На горизонте — Кронштадт».

До сих пор мы занимались прозой — мыли и чистили катер, советовались, куда положить фотоаппараты или консервы, спорили о заливке масла или о необходимости

регулировки клапанов. И вот теперь услышали слова, от которых повеяло поэзией путешествия: на горизонте — Кронштадт. А ведь, пожалуй, и мы сами будем произносить нечто подобное: там, на горизонте... Не это ли стремление увидеть, что там, на горизонте, движет всеми странствующими, плавающими и летающими? Жажда заглянуть за кромку видимого неистощима в человеке. И потому он садится на верблюда, взбирается в поднебесье горных вершин, пересекает океанские параллели и меридианы, штурмует космические дали. Мы ведь тоже сели в катер, чтобы узнать, что ждет нас за горизонтом. Это слово надолго станет для нас стрелкой компаса. А раз так, то почему не взять его с собой в дорогу? Пусть слово «Горизонт» и украшает борт нашего катера.

Полуденный гром над Кронштадтским рейдом

Итальянский пруд — наша первая гавань



Катер осторожно приближался к невысокому пирсу. Рулевой вкладывал в эту встречу с берегом все свое искусство. Будто вел корабль среди рифов или минного поля.

Правда, днищу нашего судна не угрожало ни то, ни другое. И все-таки в опасности находилось нечто в высшей степени важное — престиж путешественников. Ведь мы в Кронштадтской гавани. И этим сказано все.

Потому-то один из нас с лоцманской осторожностью приближал катер к невысокому пирсу. И вот на дощатый настил полетели кормовые и носовые концы. Следом метнулся Борис, исполнявший обязанности вахтенного матроса. Мотор умолк, катер замер, накрепко прикрученный к Кронштадту.

Разминая ноги, прошлись по пирсу. Для верности попробовали крепость причала. Пирс как пирс. Ничего особенного. Приткнулись к нему три разъездных катера. Вокруг ничего ошеломляющего. Гавань вся, что пруд средней руки. Правда, со всех сторон в камень взята. И только в двух местах проходы оставлены. Через них просматривается неспокойный Финский залив. Где-то слева, за каменными надстройками, высятся мачты корабля. У края пирса к нашим ногам ниспадала гранитная лестница, по широким ступеням которой, видно, прошлись века. А где же, собственно, город?

Окружающее мало походило на возвышенные представления о морских воротах Кронштадта. И мы не без смущения спросили офицера, встречавшего нас:

— Это все... настоящее? Или?..

Капитан третьего ранга Яков Левитин снисходительно объяснил двум пришельцам, что гавань, в которую они только что вошли, ровесница Кронштадта. Название у нее действительно опереточное — Итальянский пруд. Что поделаешь! Такова уж была воля всесильного крестника гавани князя Меншикова.

— Как бы то ни было, — заметил он, окинув взглядом наш катер, — в этом пруду отстаивались парусники российского военно-морского флота.

Подарив нам этот упрек, капитан третьего ранга рассказал, что Итальянский пруд, созданный в типичном стиле портовых сооружений петровской эпохи, в течение десятилетий служил частью бывшей купеческой гавани. Набережная его видывала купцов из разных стран, всевозможные корабли и шумные торжища.

— А то неприметное одноэтажное строение, — Яков Левитин указал на южную стенку пруда, — тоже носит экзотическое название: Голландская кухня.

Мы тут же узнали, что никакой кухни там нет. За каменными стенами здания — местная электростанция. Но лет двести с лишним назад над этой крышей поднимался дымок. На плитах готовили обеды для моряков с судов, стоявших на рейде и в гавани. Городская казна пополнялась за счет морского пансиона, за который расплачивались в английской, голландской, немецкой валюте. Однако дымок над кухней, открытой каким-то предприимчивым голландцем, исчез после того, как торговые суда стали миновать Кронштадт и по прорытому мор-

скому каналу уходить в Петербургский порт. Роль Купеческой гавани сошла на нет. Отпала надобность и в борщах.

Еще одним угощением со стола древностей было сообщение о Кронштадтском футштоке. Футшток — это каменная башня или павильон мареографа. От нуля Кронштадтского футштока в СССР исчисляются абсолютные высоты. К нему приведены глубины моря на всех наших навигационных и топографических картах. О Кронштадтском футштоке знают геодезисты всего мира, как о Пулковском меридиане или географическом обелиске в Кызыле, означающем центр Азиатского материка. И оказывается еще, что футшточная служба ведется в Кронштадте с 1707 года, когда футшток был установлен у западной стенки Купеческой гавани.

Итальянский пруд, Купеческая гавань, Голландская кухня, павильон мареографа — все это было подобно первым страницам захватывающей книги. И такую книгу не отложить в сторону. Хочется побыстрее добраться до самого интересного. Ведь впереди нас ждали нетленные страницы истории Кронштадта.

Нет, мы не устали. И обедать не хотим. Надо отнести в гостиницу вещи? Но все свое мы носим с собой. Так мы сказали любезному капитану третьего ранга. Единственное, чего мы жаждем, — побыстрее попасть в город и сказать ему «здравствуй!».

— Что посмотреть в Кронштадте? — переспросил Яков Левитин. Достав блокнот, он начертил схему маршрута и протянул нам листок.

Уточнив детали путешествия по городу, мы рискнули вымолвить последнюю просьбу:

— Нельзя ли нам на корабль? На настоящий. И обязательно самый большой. Без такого свидания померкнет все наше путешествие.

— Ну что ж, это я беру на себя.

Парад балтийских героев

Если хотите, прогулка по незнакомому городу — занятие непростое. Даже в гостях в чужой квартире не сразу сообразишь, где и что находится. А тут целый город! Но,

вспомнив «азы» ориентирования и руководствуясь схемой; мы все же двинулись в путь.

Скоро мы очутились в объятиях старого парка. Могучая колоннада тополей манила в зеленую глубь, даря щедрую тень. Где-то в вышине ветер и солнце играли листвой. Под ноги ложилась песчаная дорожка. Цветники вели свой нарядный хоровод. Голосистые птахи аккомпанировали величавому молчанию зеленого островка. Молодой папаша в форме морского офицера толкал перед собой детскую коляску.

Мы ни на минуту не забывали, что под ногами кронштадтская земля, а парк — ровесник истории. И может, об этом шумят старые тополя? Ведь и взаправду: кронштадтский парк необыкновенен своей обыкновенностью. Конечно, не вечно прикрывал он тенью южную часть острова. Когда-то тут лежала отмель — одна из бесчисленных вокруг Котлина. Однако люди отняли у моря землю, создав на этом месте центральную площадь молодого тогда Кронштадта. Наверное, в ту пору эти могучие тополя были совсем юными. Под их прозрачной тенью проводились смотры и парады войск гарнизона, жители собирались на праздничные гулянья. Позже, как молвят старожилы, в парке стало тесновато деревьям: привезли немало саженцев из Сибири. Ведь человек любит, когда рядом с ним по весне буйствует зеленая жизнь! Но Кронштадт не раз опаляли огненные бури. И особенно жестоко в минувшую войну. Камень, бетон, броневая сталь и бойцы выдержали все. Старый парк, скрывавший защитников крепости, их батареи, понес урон. На себе он узнал, как беспощадна война. И потому здесь так много молодых деревьев. Пожалуй, им чуть больше двадцати. Они тянутся к солнцу вместе с ветеранами парка и внемлют шелесту тополей старших поколений о прежних временах.

Наверное, каждый из зеленых великанов мог бы стать своеобразным памятником Кронштадта, если бы не было среди них монумента, воплощенного в металл.

Как гвардейцы в карауле, замерли деревья вокруг гранитного камня, на котором высится могучая фигура Петра. В полной адмиральской форме и с обнаженной шпагой в руке стоит этот бронзовый колосс, попирая ботфортами шведские знамена. На постаменте чеканные,

как приказ, слова: «Оборону флота и сего места держать до последней силы и живота, яко наиглавнейшее дело».

Если б не было невского Медного всадника, этой скульптуре надлежало одной пропеть гимн подвигу Петра и русского народа. Старейший памятник первой морской крепости России заставляет вспомнить титаническую энергию тех, кто «прорубил окно в Европу», кто закладывал земляную крепость на Заячьем острове и портовый город в устье Невы, кто дерзко и решительно отодвинул врагов из восточной Балтики, кто, наконец, утвердился на крохотном островке Ретуссари (Котлин) в Финском заливе.

Бронзовая фигура флотоводца и кораблестроителя устремлена к гавани. Той самой гавани, что прославлена не менее, чем грозные форты крепости. Оттуда балтийские эскадры выходили навстречу шведским кораблям. В их паруса дул ветер побед при Гангуте, у острова Эзель и мыса Гренгам. После Гангутского боя вереница плененных судов неприятеля была торжественно проведена мимо Котлина в Петербург под залпы пушечного салюта. Только так — в качестве трофеев — пропускали защитники крепости вражеские корабли за линию своих батарей.

Гавань, подступившая к монументу в старом парке, была свидетельницей одного из замечательных морских празднеств — торжественного вывода на Котлинский рейд привезенного из Москвы знаменитого петровского ботика. Он плавал под парусами на тесной Яузе, служил «водяным потехам» будущего царя на Просяном пруду Измайлова. И на закате дней своих «дедушка русского флота» впервые явился перед могущественным потомством. Ботик, буксируемый шлюпками, торжественно был проведен мимо двадцати кораблей и фрегата. Сам Петр правил рулем. На каждом судне ботик «поздравляли пушками», как называли в те времена орудийный салют, а вымпелы приспускались «до дека».

Вскоре после почетного приема «дедушки русского флота» в балтийских водах на Котлине прошло другое торжество — основание крепости и маленького города, названного Кронштадтом.

У берегов Кронштадта бросал якорь корабль «Перл», который по приказанию Петра I привел из Копенгагена Витус Беринг. За линию входных бочек рейда вышли

шлюпы «Надежда» и «Нева», на которых начала кругосветное путешествие первая русская экспедиция Крузенштерна и Лисянского. Из Кронштадтской гавани уходили в походы Беллинсгаузен, Лазарев, Макаров.

Начав путешествие по Кронштадту, мы сумели убедиться, что он не уступает зеленым нарядом небезызвестным ленинградским пригородам — Петродворцу, Ломоносову, Пушкину. Тут зеленые потоки бульваров, парков, улиц, площадей бьют мощным прибоем о камень набережных. И когда мы попали в Сад отдыха, то не без удовольствия отдали себя во власть этого бережно хранимого уголка Кронштадта.

Но пожалуй, не искусством цветоводов, не мастерством архитекторов зелени славен сад. За чугунной оградой мы встретили два монумента, мимо которых пройти равнодушно невозможно. Они стоят почти рядом, хотя их отделяет по времени почти столетие. Оба воспевают величие духа русских моряков.

...Летом 1826 года линейный корабль «Азов» под командованием М. П. Лазарева ушел к берегам древней Эллады. В нескольких милях от сицилийского порта Палермо русскую эскадру настиг жестокий шторм. На «Азове» команда бросилась убирать лишние паруса. Один из матросов сорвался с реи и упал в кипящее море. Увидел гибельное падение моряка за борт мичман Александр Дорошенко. Он бросился в воду, чтобы спасти тонувшего, вдали от корабля подхватил обессилевшего уже матроса. И, держась на плаву, ждал помощи. Но шлюпка не успела к морякам: налетел свирепый вал и отнес их от спасателей. Молодой офицер и матрос утонули вместе. А когда корабль возвратился в Кронштадт, азовцы на свои деньги и по чертежам Лазарева и Нахимова установили памятник отважному мичману.

...На рассвете 16 апреля 1943 года старшина первой статьи Иван Тамбасов стоял на вахте у орудийной башни. Предутренняя чуткая тишина стояла над городом. И вдруг тихий рассвет взорвал фашистский снаряд.

Крейсер «Октябрьская революция» начал огненную дуэль с фашистскими батареями.

В разгар схватки один из снарядов разорвался на палубе неподалеку от орудия, которым командовал Тамбасов. Воздушная волна сбила старшину с ног и швырнула в сторону. Он потерял сознание. Очнувшись, увидел:

горит палубный настил, огонь подобрался к самому орудию и облизывает тела снарядов. Взорвись они — крейсеру не сдобровать.

Страшная боль не давала подняться на ноги. Но старшина справился с ней. Голыми руками начал сбрасывать раскаленные снаряды за борт. Последний снаряд взорвался в руках Ивана Тамбасова.

Ныне на красивейшей аллее Сада отдыха стоит пушка в бронированном колпаке. Два зачехленных ствола скорбно склонены в знак почести командиру. «Орудие Ивана Тамбасова», перенесенное кронштадтцами с боевого корабля под тень деревьев сада, навеки останется символом несокрушимого духа советских моряков.

Да, жители Кронштадта бережно хранят память о тех, кто прославил их город, флот, отчизну. Тут не увидишь мемориальных изваяний царских особ, их вельможных приближенных или бездарных адмиралов. Для них в Кронштадте не нашлось ни земли, ни металла, ни гранита, ни доброй памяти. Гордый дух котлинских островитян не опускался до раболепия. Здесь чтимы истинные сыны и патриоты России.

На Июльской улице сохранился одноэтажный домик — бывший Минный офицерский класс, где А. С. Попов открыл новую эпоху в истории науки и техники — эпоху радио. Ныне тут кабинет-музей ученого, а перед фасадом домика его бюст работы бывшего матроса-балтийца скульптора В. Чеботарева. В садике этого дома, а также на учебных кораблях и на большом Кронштадтском рейде проводил А. С. Попов испытания перед тем, как впервые продемонстрировать на заседании Русского физико-химического общества свой радиоприемник и послать в эфир первую радиограмму из двух слов.

Среди галереи кронштадтских героев, увековеченных в бронзе или мраморе, памятник Степану Осиповичу Макарову занимает особое место. Как, впрочем, и роль этого моряка и ученого в истории флота. Почетное возвышение, где несет вахту сын боцмана, ставший гордостью русского флота, установлено на самой красивой площади острова. А сам памятник... О нем трудно рассказывать. Его нужно видеть. Нужно взглянуть хоть однажды на четырехметровую фигуру бородатого гиганта в развевающемся на ветру походном плаще, на бронзовые всплески волн у его ног, на якоря и цепи, что огораживают изваян-

ние, наконец, на сам пьедестал — сташестидесятитонный обломок скалы, поднятый со дна рейда «Штандарт» в Выборгском заливе.

На пьедестале высечен девиз Макарова: «Помни войну!» И эти два слова стоят многих. Кронштадтским мальчишкам послевоенного поколения и молодым морякам, ветеранам революционных бурь и домохозяйкам, ленинградским экскурсантам и зарубежным гостям они напоминают: помни страшную и героическую страду! Человек с планеты Земля, ты не должен допустить гибельного пожара. Помни войну!

Гости Кронштадта ищут на Якорной площади якоря, которым долженствовало бы, казалось, оправдывать ее название. Но якорей нет, кроме тех, что лежат у постамента адмиралу Макарову. И тем не менее название площади столь же древнее, как и сам город. В те времена, когда Кронштадт еще не стал Кронштадтом, на этом месте рос густой лес. В 1719 году при закладке дока лес был вырублен. Позже сюда стали свозить якоря и якорные цепи — одни для ремонта, другие, новые, чтобы поставить на корабли.

В каждом городе — малом или столичном — есть места, освященные временем и памятью народной. Все там напоминает о далеком или близком прошлом. Таковы Красная площадь в Москве, Дворцовая в Ленинграде, Якорная в Кронштадте. Над ней промчались революционные бури. Она слышала победные салюты. Ее земля впитала кровь восставших матросов и рабочих. Отсюда уходили на защиту Октября матросские и красногвардейские отряды. В годы первой русской революции площадь превращалась в арену боев против самодержавия. С Якорной площади кронштадтцы уезжали в Петроград на встречу В. И. Ленина в апреле семнадцатого года. А рано утром 25 октября отсюда революционные силы Кронштадта выступили на помощь петроградскому пролетариату.

Сама Якорная площадь, ее камни, земля, принявшая бойцов первой русской революции и участников подавления мятежа на форту Красная горка, хранят величие революционных свершений. И потому нет более святого места в Кронштадте, чем эта площадь. И потому именно здесь собираются наследники Октября в дни самых больших торжеств.

Более 250 лет стоит эта крепость в восточной части Финского залива. Здесь рождался и мужал русский военно-морской флот. Отсюда вышел он на просторы морей и океанов. На маленьком клочке средь Балтики начинали службу и научную деятельность почти все известные флотоводцы. Рейды и гавани Кронштадта держали на своей груди белокрылые шлюпы и фрегаты, затем мощные паровые броненосцы и современные корабли. Крепостная и корабельная артиллерия не раз преграждала путь врагу к столице России, а позже к колыбели Октября. И обо всем этом нельзя не вспомнить, вступив на легендарную землю, где каждый камень — памятник, а каждый памятник — эпоха флота.

На борту прославленного крейсера

— Вестовой с крейсера «Киров»... Заместитель командира по политчасти ждет вас на борту корабля.

Молодой моряк, видно первогодок, задорно и звонко выпалил это приглашение и опустил руку от бескозырки.

Нас ждут? На крейсере «Киров»?

Когда мы подплывали к Кронштадту и увидели величественные монументы кораблей на рейде, то позволили себе помечтать о том, чтобы побывать на одном из них... Пожалуй, вестовой ошибся. Скорее всего он принял нас не за нас. Но ведь мы хотели побывать на одном из кораблей. И просили об этом нашего первого кронштадтского знакомого — капитана третьего ранга Якова Левитина. Конечно, он не забыл нашей просьбы.

Но как мы отправимся на крейсер? Он ведь на рейде. А можно ли подойти к нему на нашем катере?

Скоро мы получаем разрешение начальства и покидаем гостеприимные воды Итальянского пруда.

Трудно сказать, удалось ли нам соблюсти все морские правила при подходе к кораблю... во всяком случае мы стараемся не уронить достоинства речных судоводителей.

На наше счастье, у борта «Кирова» стоит разъездной катер, к которому мы и швартуемся. А если б его не было? Не знаем, сумели бы мы подойти тогда к кораблю. Бронированный борт навис как отвесная скала.

Наверное, нам позавидовали бы альпинисты, когда мы взбирались по трапу. По крайней мере такую высоту восходители умеют уважать. А вот последняя веревочная ступенька — и под ногами надежная опора.

Издали крейсер весьма фотогеничен. Над водной гладью вознесся корабль четкого рисунка. Корпус его устремлен вперед. Он весь в порыве, который, кажется, едва сдерживают якорные цепи. Надстройки придают мужественность и мощь. А вблизи, с палубы, «Киров» выглядит по-иному. Мы несмело оглядываемся: зачехленные жерла орудий главного калибра, бесчисленные этажи корабельных надстроек, упершийся в облака клотик... И все это рядом, наяву. Кажется, серая громада металла невидимым грузом легла вдруг на плечи. Отчего-то стало жарко, хотя свежий ветер «простреливал» верхнюю палубу.

Офицер с кортиком на боку занес наши имена в вахтенный журнал. Запомнились его слова: «Поздравляю с прибытием на краснознаменный крейсер».

Заметив несмелость гостей, кареглазый вахтенный матрос с повязкой на рукаве улыбнулся нам.

— Не робейте! Четыре года назад я тоже несмышленышем стоял. Отвели меня в кубрик и сказали: тут будешь жить. А ночью боевую тревогу объявили. Все побежали куда-то. И я тоже. Забежал чуть ли не на капитанский мостик. А нужно было в машинное отделение спускаться. Отвели меня туда и сказали: стой у турбины. Весело службу начал... Ну, а если вам помощь понадобится, спросите старшего матроса Марзыканова из дивизиона главного калибра.

Этот парень, подумали мы, до службы на флоте работал, наверное, диспетчером крупного завода или порта. Какая хватка, цепкость, оперативность! И мы были уверены, что не ошибаемся относительно мирной специальности Абылтая Марзыканова. Каково же было наше удивление, когда он сказал, что работал зоотехником.

А что тут необычного? На «Кирове» любые специальности найдутся. Есть токари высокой квалификации, комбайнеры, электротехники, сталевары, монтажники... Разве все перечислишь? Есть и композиторы, и художники. Из кировцев можно хоть цех на заводе укомплектовать, хоть совхоз пополнить. Если надо, оркестр народных инструментов на гастроли пошлем. Чего дома не знали, тому на корабле обучились.

— Расскажите про себя, Абылтай.

— Служил вот сельскому хозяйству в Казахстане, а теперь служу главному калибру на Балтике. Правда, мечтал о бескозырке, когда еще в школе учился. Повезло мне, конечно: привела меня судьба на крейсер.

А теперь уж скоро демобилизоваться. Жалко с «Кировым» расставаться. Да придется уступить место брату. Амангазы тоже мечтает бескозырку надеть. Когда приезжал домой в отпуск, не отставал от меня. Пришлось рассказать ему о подъеме флага, о штормах, об учениях, о командирах наших замечательных, о дружбе морской. Пусть привыкает к морю. У нас в Семипалатинской области совсем другое море — хлебное.

Всего несколько минут провели мы вместе с кареглазым вахтенным, а запомнился он надолго; запомнился радушием, расположением к юмору, гордостью за свой корабль, которой, впрочем, наделены все кировцы.

Потом пришел офицер, которого назначили к нам во временные командиры. Мы-то журились, что попадем во власть неумолимого начальника. А увидели перед собой коренастого, с открытым лицом и, главное, молодого лейтенанта.

Представившись, Виктор Коваль расставил на палубе ноги, сдвинул на затылок пилотку, нахмурился, покачал головой и тоном, подразумевающим беспрекословное послушание, произнес:

— Двенадцать ноль-ноль! (Мы взглянули на свои часы и убедились, что он говорит чистую правду.) Святой на флоте час... Обед!

Обед? Мы не так давно завтракали... Но ведь мы сейчас не принадлежим себе. С одной стороны, обед — это хорошо: отведаем истинно морской трапезы. С другой стороны, кроме обеда на крейсере есть, вероятно, и более любопытные вещи.

А лейтенант уже перестал хмуриться. На лице его засияла улыбка, которая более шла к нему. Тряхнув головой, он сказал:

— Ничего не поделаешь. Придется знакомиться с нашим командованием за обедом... Пошли!

При входе в кают-компанию Виктор задержался, привычным жестом оставив на вешалке свою пилотку. А тут уже висело десятка полтора фуражек с флотским «крабом».

В открытые иллюминаторы вливались потоки солнечного света. И оттого, наверное, кают-компания казалась слишком просторной. Во всяком случае мы не ощутили недостатка пространства. Прежнее представление — на корабле все должно быть миниатюрным, подчиненным экономии места — сразу исчезает и уступает «наземному» восприятию вещей. Столы тут массивны и навечно прикручены к полу, чтоб ни один шторм не сдвинул их с места. Потолок достаточно высок. И уж во всяком случае не ниже, чем в современных квартирах. Стойки, что крепят потолок, выглядят как удачное декоративное украшение. Широкие диваны, кажется, привезены сюда из ближайшего дома отдыха. Собственно говоря, иначе и быть не должно! Корабль — родной дом моряка. И эта истина банальна только для тех, кто никогда не плавал.

Получилось так, что за обедом говорили гости. Между борщом и пловом мы рассказали об идее путешествия. После второго блюда поведали о маршруте своего плавания. Великолепный компот на десерт помог нам изложить первые кронштадтские впечатления.

И все-таки мы чувствовали себя явно не в своей тарелке. Уж слишком прозаична была обстановка, в которой пришлось знакомиться с командирами крейсера. Но ободрил нас замполит «Кирова» Владимир Степанович:

— Так и быть, зачислим вас временно в личный состав крейсера. — И добавил: — Но у нас молодые моряки сначала должны узнать корабль. От киля до клотика.

И мы вместе с лейтенантом Ковалем отправились в путешествие по «Кирову». По бесчисленным ступенькам трапов опустились так глубоко, что были совсем рядом с килем корабля, погруженным в воды Кронштадтского рейда. Насколько позволяли правила, поднимались над палубой крейсера, чтобы увидеть вытянутое тело бронированной крепости. Стояли рядом с начищенными до блеска мускулами корабля — турбинами, не уступающими по мощности некоторым гидроэлектростанциям. В корабельной типографии держали в руках пахнущую свежей краской газету. Старшина I статьи Виктор Сафронов и его друзья — котельные машинисты в своем четвертом кубрике показали нам свою гордость — знамя ЦК комсомола Казахстана для лучшего подразделения, которое они давно никому не уступают. В той же кают-

компании успели посмотреть по телевизору один тайм футбольного состязания, который передавался из Праги.

Словом, скоро мы перестали удивляться, ибо каждый шаг по кораблю готовил новые и новые открытия, поражающие воображение сухопутного человека.

— А теперь на нашем пути самое дорогое, самое святое место на корабле, — сказал Виктор Коваль, когда мы спустились по трапу в неширокий коридорчик.

И мы увидели на двери всего два слова: «Ленинская комната».

Честь флага

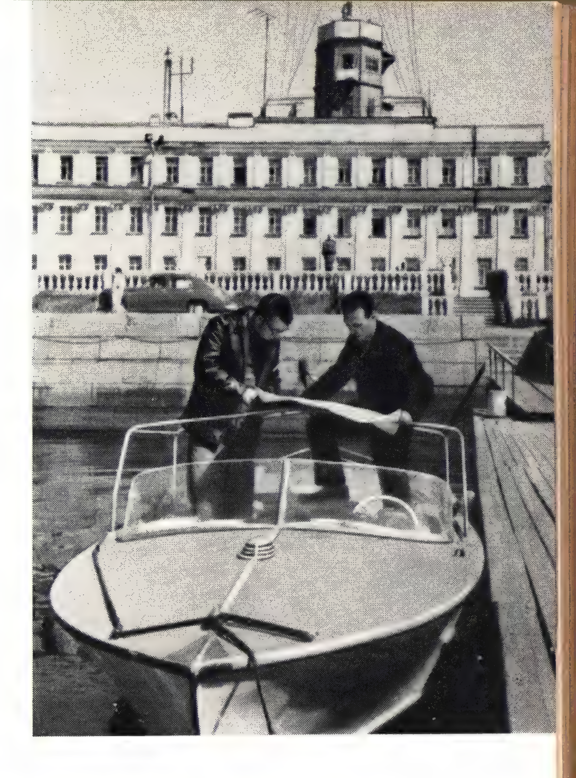
Когда крейсер празднует день рождения, на него приезжают уважаемые гости. Молодые моряки встречают у почетного трапа ветеранов «Кирова», участников Великой Отечественной войны. Многие из них уже не носят флотского мундира. Но за сугубо штатскими одеждами скрыто сердце, преданное кораблю.

С волнением моряки старшего поколения, добывшие славу краснознаменному флагу, обходят крейсер, идут на свои прежние боевые посты и в кубрики, где они прожили не один год.

Ветераны вспоминают вслух: «Вот моя койка... А это мой рундучок... За этим столом я писал письма родным из осажденного Ленинграда...»

И непременно гости сойдутся вместе в Ленинской комнате — хранительнице боевой славы кировцев. Тут библиотека — старейшее корабельное книгохранилище на Балтфлоте. Тут музей крейсера. Под стеклом Грамота Президиума Верховного Совета СССР о награждении «Кирова» орденом Красного Знамени. Подарки шефов — первый казахстанский кокс, мешочек с целинной пшеницей... Наконец, тут висит карта, на которой вычерчен боевой путь корабля. Пунктир ложится в синеву Балтики. Рига... Таллин... Кронштадт... Ленинград — таков огненный маршрут «Кирова» в годы войны. Под картой — даты боевого пути. Вместе с фотоальбомами, письмами, листовками, телеграммами, книгами, воспоминаниями ветеранов, портретами героев, заботливо собранными в музее, карта рассказывает об истории корабля. Вот они, страницы славы.

Итальянский пруд — наша первая гавань



На палубе крейсера «Киров» кронштадтские моряки преподнесли экипажу «Горизонта» реликвии морской славы, которые совершат путешествие от западных рубежей СССР до восточных



Гранитная скала со дна рейда Штандарт вознесла над Якорной площадью флотоводца и ученого С. О. Макарова

Легендарный Орешек — остров у истока Невы, ставший символом героизма защитников города Ленина

Израненный богатырь на берегу Ладожского озера — Осиновецкий маяк. Он выстоял в битве за «Дорогу жизни». И ныне он служит жизни

Осиновецкая гавань, стоявшая у истока «Дороги жизни»

Клочок земли на Ладожском озере — остров Сухо

Ладожские ихтиандры поднимаются на поверхность бухты

1935 год. Рождение корабля.

На заводском стапеле гигантские стальные листы. Вокруг них люди в спецовках: рабочие и инженеры, мастера судостроительного дела. У них праздник — закладка корабля.

Почетный гость — Михаил Иванович Калинин — бережно принял из чьих-то ладоней маленькую серебряную пластинку, чуть приблизил ее к глазам, рассматривая гравировку — название будущего корабля и дату его закладки. Потом опустил пластинку между двумя стальными листами вертикального киля.

— Большому кораблю — большое плавание, — сказал «всесоюзный староста», завершив церемонию закладки крейсера.

Так описывают очевидцы начало строительства первенца советского военного кораблестроения — крейсера «Киров».

Позже пришел день спуска крейсера на воду. Это был праздник для завода, большое торжество для флота, памятное событие для страны. В то тихое утро золотой осени «Киров», освобожденный от строительных лесов, ждал часа встречи с родной стихией. И люди ждали, ждали рождение корабля. Зазвучала последняя команда:

— Курки отдать! Толкачи нажать!..

И вот разбита о борт «новорожденного» бутылка шампанского. Корабль будто только и ждал момента, чтобы проститься с заводом: вздрогнул и заскользил к водному простору. Потом прогрохотали цепи, упали якоря, едва сдерживая корабль на месте. Он слегка закачался, зарыскал возле заводской стенки.

...На Большом кронштадтском рейде «Киров» поднял военно-морской флаг.

Вот что рассказал нам о том дне капитан первого ранга в отставке преподаватель Ленинградского кораблестроительного института Николай Сергеевич Дебелов, первым поднимавший флаг балтийской надводной крепости.

«Четверть века минуло, но ни время, ни война не смогли стереть из памяти того прекрасного дня. Для нас, ветеранов-кировцев, он был и остается таким же событием, как присяга или первый бой...

Когда «Киров» пришел на Кронштадтский рейд и молодцевато встал рядом с кораблями Балтфлота, мы вспомнили ботик Петра. Двести с лишним лет назад «дедушка русского флота» появился на этом же рейде перед строем своих внуков — парусных кораблей. «Интересно, — говорили тогда моряки, — какое впечатление произвел бы на «дедушку» бронированный и скоростной праправнук?»

Встреча нашего «Кирова» с Балтийским флотом была знаменательной. На смену старым морским бойцам подоспел современный крейсер. Стоявшие тогда слева от нас миноносцы «Ленинград», «Минск» и другие корабли передали семафоры: «Приветствуем нового боевого товарища».

...В положенный час пробили на крейсере склянки, прозвучал сигнал большого сбора. И вот равняется четкий строй — две шеренги вдоль бортов. Это кировцы — первый экипаж новичка Балтфлота. Были среди нас бывалые и молодые моряки. Пришли мы на крейсер с линейных кораблей, таких, как «Октябрьская революция», «Марат». А стали кировцами. И все волновались в тот час — от матросов-первогодков до командира капитана второго ранга Бориса Павловича Птохова. А я волновался, наверное, больше других. Ведь мне же, вахтенному командиру, поднимать в первый раз флаг корабля.

Когда раздалась команда: «Флаг и гюйс поднять!», ощутил я в ладонях легкое шелковое полотнище. Утренний свежий ветер играл им, а оно как птица рвалось в небо. Достигнув вершины флагштока, бело-голубой флаг развернулся во всю ширь, затрепетал над кормой. И в тот же миг вспорхнул над крейсером гюйс, поднятый главным боцманом Андреем Семеновичем Довгаленко.

В молчании мы праздновали первый подъем флага. И это торжественное безмолвие было как клятва верности флотским традициям и долгу перед отчизной. Каждый, наверное, передумал в те короткие минуты о многом. Мне, молодому лейтенанту-артиллеристу, всего второй год служившему на флоте, вспомнилось, как строили мы башню главного калибра, как на «Кирове» вступал я в партию...

А недавно видел тот первый флаг крейсера в Центральном военно-морском музее. Там хранится он. Ныне он — реликвия славы».

24 апреля 1942 года. Крейсер на Неве продолжал сражаться за Ленинград.

Бои под Ригой и Таллином, у Кронштадта были невероятно трудны для кировцев.

Но они выдержали все. Выстояли. Как и в тот страшный и, пожалуй, самый тяжелый для экипажа день, когда фашисты совершили массированный воздушный налет на город Ленина и корабли Балтийского флота.

Три бомбы упали на корабль. Прямое попадание. Три взрыва потрясли крейсер. Разрушены надстройки. Воздушная волна скрутила стволы нескольких установок. Все заволокло дымом. Начался пожар.

Огонь достиг артиллерийского погреба. Сколько секунд ему нужно, чтобы поднять в небо весь корабль? С главного командного пункта поступил приказ: затопить погреб. Навстречу опасности шагнули двое — матросы Терехов и Коковцев. Задыхаясь в дыму, в непроницаемой мгле они отыскали клапаны — и вода ворвалась в погреб, остановив огонь.

А наверху зенитчики сражались с фашистскими эскадрильями. Атаки бомбардировщиков рождали хаос. Небо опрокидывалось, разрываемое воем и грохотом. Бесстрашно сражались зенитчики старшины первой статьи Данила Павлова. Расчет слышит его требовательное «Огонь!». Вернее, не слышит, а чувствует команду по резкому взмаху руки, разрубающей воздух.

Орудие Павлова встретило гитлеровских пиратов в первый день войны над Рижским заливом. Со своим расчетом бился старшина на Таллинском рейде и в Финском заливе. Зенитчики «безотказного» комендора, как называли Павлова на корабле, уничтожили бомбардировщик в трудном бою у Крондштадта. И в бою на Неве старшина — крепко сбитый парень с простым спокойным лицом — стоял на спардеке. Под дождем осколков, под свист бомб Павлов продолжал бить по чернокрылым. И вел дуэль до тех пор, пока осколок бомбы не рассек ему грудь. Старшина упал на палубу и лежал, подняв руку. Он хотел крикнуть: «Огонь!..» Но не успел.

Те, кто приходят ныне служить на «Киров» и становятся зенитчиками, видят на станине орудия Павлова маленькую серебряную дощечку. На ней имена артиллери-

стов, которых взяла война. Теперь это огромная честь — командовать павловской зениткой или стать рядовым батарейцем у орудия с памятной серебряной дощечкой.

Флотский порядок

В восемь часов десять минут по корабельной трансляции разнеслась команда вахтенного офицера:

— Начать осмотр!

Матросы и офицеры заняли свои посты.

Положение гостей не обязывало нас подчиняться корабельному расписанию, где каждый час суток имел свое назначение. И все-таки команда вахтенного офицера позвала и нас выполнять свой долг перед своим кораблем.

С помощью дежурного матроса мы сбросили за борт трап и спустились на наш катер. Ему тоже нужен утренний туалет. Как видно, ночь он провел неплохо. Наведение порядка в нашем небольшом хозяйстве не требовало долгих хлопот.

И тут мы вспомнили, что наш корабль не украшен еще именем. Страшно совестно стало перед другом. Привели мы его из Ленинграда в Кронштадт. Отстаивался он в знаменитом Итальянском пруду. Наконец, посчастливилось ему стоять рядом на рейде с краснознаменным крейсером. И все это время борт его был чист, как у недостроенного судна. Мы утешали себя тем, что имя для него придумано. Осталось лишь вывести восемь букв по белоснежному борту. И мы хотели сделать это перед самым началом путешествия. Ну что ж, теперь самое время браться за кисти.

За помощью пошли к Сергею Карымсакову. Накануне нам представили Сергея так: матрос первого года службы, по совместительству корабельный художник.

Сергея нашли в Ленинской комнате. Объяснили, в чем дело: нужны краски и кисть — хотим написать на борту катера его название. Он внимательно посмотрел на нас и отрицательно покачал головой.

— Катер на плаву. Борт у него невысокий. Написать не удастся. Но что-нибудь придумаем. Подождите здесь, я за главным боцманом схожу.

Пришел боцман — высокий, атлетического сложения мичман. Он загородил собой дверь. И его могучая фигура

вселила надежду: ну, этот человек все может. Иван Иванович Кошель, как говорится, на лету схватил суть проблемы.

— Не горюйте, хлопцы. Было б сало, а хлеб найдется, — резюмировал он. И решительно скомандовал: — Пошли на палубу!

Наверху он перегнулся через поручни, рассматривая катер. Потом обернулся к нам и спросил, есть ли за что уцепить катер, чтобы поднять его на палубу корабля.

— Ну вот и отлично, — произнес он. — А ты, — главный боцман обратился к Сергею, — готовь краски и кисти. Через пять минут катер будет стоять перед тобой как мольберт.

Иван Иванович кликнул одного, другого, третьего. Матросы собрались мигом. Боцман сказал им всего несколько слов. И тут же появились кильблоки, канаты, крюки, а над водой повисла стрела крана.

Через пять минут катер стоял на палубе, а Иван Иванович обтирал концами руки.

— Так-так... — приговаривал он, оглядывая катер со всех сторон, постукивая по бортам и днищу. — А какое ему имя дали? «Горизонт»? То доброе имя. Пусть плавает до горизонта. Добре его сработали.

Сергей Карымсаков, облаченный в белую парусиновую робу и синий берет, взялся за дело. Матрос дал нам понять, что поскольку катер находится на борту «Кирова», то он, корабельный художник, никому не доверит кисть и краски. Пока Сергей выписывал название, мы расспрашивали парня о службе, о доме, о мирной профессии.

Он не успел получить диплом об окончании алма-атинского художественного училища имени Гоголя. Пришлось идти служить. Но ничего невозвратимого в сущности не произошло. Просто день окончания училища отодвинулся на определенный срок.

Когда уезжал из дому, не взял с собой ни листа бумаги, ни карандаша. Думал: зачем они? Армия ведь не рисовальный класс. И ошибся. Оказывается, его карандаш и кисть помогают ребятам лучше нести службу. Когда корабль в походе, каждая команда выпускает свои боевые листки. А сатирическая газета «Полундра» ни разу не появилась без его карикатур.

Всего полгода служит парень. А из его рисунков уже можно выставку сделать. Карандаш у него наготове. Портреты отличившихся на учениях матросов и офицеров, фотоотчеты о походах, стенды о полетах в космос наших звездных капитанов. Все доверяют рисовать только ему.

Сергей еще считает себя новичком на корабле. Но за полгода службы он успел накопить немало наблюдений. Глубина его мыслей о красках Балтики могла бы заинтересовать профессионального художника. Когда он впервые с бака смотрел на закаты, ему казалось, что никогда не дадутся тонкие мотивы неба и воды. Ведь он привык иметь дело с солнечной, яркой палитрой, которую дарит художнику Казахстан. А тут свои краски. Акварельные едва уловимые тона заставляют думать серьезнее, искать настойчивее.

Когда Сергей кончил дело и наш катер обзавелся алой надписью вдоль борта, пришел главный боцман. Поглядел на ровный ряд букв и похвалил корабельного художника. Подошел дежурный офицер, собрались матросы, свободные от вахты. Многие знали, откуда прибыл к ним катер и его экипаж. Среди моряков нашлись вологжане и горьковчане, уральские и сибирские парни. Им не терпелось узнать, поплывем ли мы мимо их родных деревень и городов. По этому случаю кто-то из волжан угостил всех папиросами домашнего изготовления. Закурили. И заметили мы: ни один из моряков не обронил на палубу спички или пепла. Штрих, достойный внимания!

Мы и прежде примечали: в каютах и кубриках не найти пылинки. В клубе после демонстрации фильма дежурным нет нужды браться за щетки. На камбузе все сияет белизной, как в операционной. У матросов робы так чисты, будто каждый день им выдают новые. А самое большое удивление вызывало обережение палубы — той самой, по которой в день протопает несколько сот ног. На корабле создан — и, очевидно, давно — культ чистоты. Чтобы удостовериться в этом окончательно, стали допрашивать главного боцмана:

— Скажите: откуда на корабле такое повышенное внимание к чистоте? И чем это объяснить?

Иван Иванович хитро подмигнул и принялся рассказывать давние флотские были.

— Недавно книжка в руки мне попала. Историческая. Про то, как в Кронштадте флот содержали. Так, знаете, поверить трудно описаниям. Оказывается, внутри кораблей, на палубах лужи дождевой воды да грязи, плесень по бортам — это самое нормальное явление. В трюме матрос в обморок от зловония падал. Вот при таком порядке простоит корабль года два-три в гавани — и ему ремонт требуется, будто он несколько лет из плаваний не возвращался.

А какие легенды о корабельной службе ходили! Рассказывают, у многих офицеров даже собственных мундиров не было. На вахту заступали в штатской одежде. В служебном помещении надевали общий для всех мундир. Конфузы получались. Написано в книжке, например, про офицера, который ростом был мал. Надел он тот мундир, а рукава болтаются. Хоть отрезай их. И на его беду начальство осмотр делало. По уставу положено было в те времена салютовать саблей при появлении высокого чина. Да запутался в рукавах вахтенный. С тех пор и назначали на вахту офицеров сообразно мундиру.

— Выходит, не всегда флотский порядок правильный был, — заключил главный боцман и добавил: — А про «Киров» объясню по-своему так: я пришел сюда — до меня корабль в порядке держали, уйду со службы — другие будут соблюдать крейсер. Вот и вся правда. Потому что наш флотский порядок — это как пружина всей службы.

Главный фарватер „Маркизовой лужи"

Как прекрасны мгновения подъема корабельного флага!.. Когда полотнище взлетает над головами моряков, кажется, сам крейсер салютует флоту, повторяя клятву: я в строю. Даже бывалый моряк едва сдерживает в душе волну чувств. Что ж до новичка, то он светится счастьем, как сам трепетный флаг...

— На флаг и гюйс смирно!

Лаконично и взволнованно звучит команда вахтенного офицера. И замирают вдоль бортов две шеренги матросов. Лица их торжественны и благородны.

Дежурный офицер следит за бегом секундной стрелки часов, тревожась упустить нужный миг. И вот бьют корабельные склянки. Звонкий пересчет их разбивает ти-

шину, наполняет воздух. Точно эхо, летит встречный бой склянок с других кораблей. Звуки тают в утренней прохладе.

— Флаг и гюйс поднять!

Звучно и напористо играет горн. Все взгляды — на кормовой флагшток, по которому в такт мелодии быстро ползет бело-голубой флаг с серпом, молотом и орденом.

Почти четверть века совершается на «Кирове» этот традиционный ритуал. А для нас это было последнее утро на корабле. В последний раз мы слышали команду. В последний раз видели салют флагом. Через несколько часов мы простимся с моряками, с Кронштадтом, чтобы начать путешествие на восток. И это произойдет в тот миг, когда ударит кронштадтская пушка.

Она стоит на южной стороне Петровского парка — один из многих монументов морской славы. Вот уже более двух веков над балтийской крепостью звучат ровно в полдень мирные залпы. Им вторит бой склянок на кораблях. Пушка отсчитывает шаги истории. Она палила по возвращении русских фрегатов из кругосветных походов и морских сражений. Она гремела во славу Крузенштерна и Беллинсгаузена, Лисянского и Головнина, Лазарева и Пахтусова, Бегичева и Макарова. Мы, разумеется, не собирались приобщаться к истории, но рассудили здраво: пусть традиционный полуденный залп отсалютует и нашему плаванию.

После подъема флага на крейсере «Киров» мы зашли в штурманскую рубку. Нас встретил молодой подтянутый капитан третьего ранга В. И. Муравич. Мы попросили Владимира Ильича рассказать, как нам лучше плыть из Кронштадта в Ленинград.

— Ну, такому кораблю, как ваш «Горизонт», «Маркизова лужа» не обещает неприятных сюрпризов.

— А что такое «Маркизова лужа»?

— Да так в шутку называли прежде Финский залив. Для моряков, плававших в океанах, он действительно может показаться лужей. И в этой луже нет ничего проще посадить корабль на мель. Ходить по заливу всегда было трудно. Даже парусники с их скромной осадкой остерегались тут плавать.

Владимир Ильич подошел к одному из столов в штурманской рубке, накрытых, как скатертью, огромным листом карты. Бесчисленные точки, цифры, линии, пунк-

тиры, стрелки, кружочки покрывали пестрым рисунком эту «скатерть».

В пестроте условных обозначений едва удалось найти контуры острова Котлин.

— Из Финского залива к Неве идут пять фарватеров: Морской канал, Корабельный, Галерный, Петровский и Елагинский. Одни ведут в Большую Неву, другие — в Малую или Среднюю Неву. Выбирайте любой фарватер.

О, если б пройти сразу пятью дорогами, ведущими в Ленинград! И узнать в лицо каждую из них. Увы, так не бывает.

— Во время майских или ноябрьских праздников, — заметил штурман крейсера, — корабли ходят в Ленинград по Морскому каналу. Это парадный въезд в Неву.

Что ж, судно наше невелико. По любому фарватеру пройдет. Раз существует главный фарватер, то у нас нет оснований не плыть по нему. Пусть парадный фарватер «Маркизовой лужи» поведет «Горизонт» на восток.

— Полагаю, что вы не заблудитесь в заливе, — сказал на прощание капитан третьего ранга В. И. Муравич и дал нам основные ориентиры — расположение входных буев в Морской канал — и назвал компасный курс.

В половине двенадцатого мы пришли к рубке вахтенного офицера. Два дня назад мы тут вступали на палубу «Кирова». А теперь тут простимся с кораблем и его экипажем.

Импровизированным торжеством проводов руководил главный боцман. Иван Иванович Кошель делал это непринужденно и с юмором. Будто каждую неделю ему приходилось провожать путешественников.

Мы прощались с кировцами. Наши руки побывали в десятках ладоней. Наконец вахтенный бросил трап, и мы спустились на борт «Горизонта».

Ждем сигнала к началу плавания. И вот над Петровской набережной взметнулось дымное облачко. Над рейдом громыхнул полуденный салют кронштадтской пушки. Бронированная стена корабельного борта с повисшим трапом отодвинулась вправо.

Обогнув крейсер и уходящую в воду у носа якорную цепь, мы скоро очутились в горловине рейда. С поста вывесили для нас разрешающий сигнал. И катер вышел на простор залива.

Сразу после Кронштадтского маяка мы нашли переходной створ: два буя, купавшиеся в волнах залива, дали нам старт плавания по Морскому каналу.

Изумрудный остров в темно-синей оправе залива отдалялся от нас. Остались позади краны Морского завода на южной оконечности Котлина. Потом нырнул за горизонт купол Морского собора — самого высокого здания в Кронштадте. Скоро западный край неба скрыл легендарный город.

Немало дорогих воспоминаний увозили мы с кронштадтских берегов. Ими, казалось, был полон весь наш катер. А в трюме находился драгоценный груз — подарки моряков. И об этом стоит сказать отдельно.

Когда кронштадтцы узнали, что мы поплывем через всю страну и завершим путешествие в столице тихоокеанских моряков — во Владивостоке, они решили передать братьям по оружию реликвии балтийской славы.

Так в наш катер попали кусок брони с героического броненосца «Потемкин», крышка с кнехта (приспособление для закрепления канатов) крейсера «Максим Горький», державшего оборону Ленинграда в годы Отечественной войны, и краснознаменный военно-морской флаг крейсера «Киров». Эти реликвии флотской доблести от имени балтийцев просил нас передать часовым дальневосточных морских рубежей командир корабля.

— Пусть эти чтимые, дорогие нам по воспоминаниям вещи символической эстафетой пройдут от западной морской границы до восточной, — сказал он. — Пусть они скажут товарищам по оружию на Дальнем Востоке: мы верны флотским традициям и присяге беречь балтийский предел нашей отчизны.

Балтика положила перед нами зеркало Финского залива. Где-то на востоке, куда нацелилась стрелка нашего компаса, лежал Ленинград.

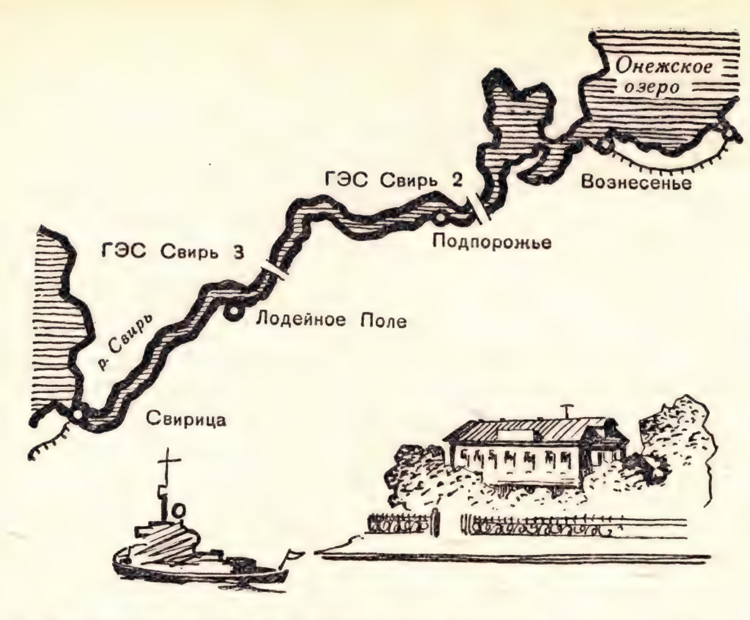
Морской канал и впрямь походил на парадный въезд в город на Неве. Мимо нас по широкому водному проспекту величественно плыли торговые караваны под флагами разных стран. Справа появилась башня Петродворецкого маяка. Но он не посылал нам рубиновых сигналов: за него работало солнце.

Видимость хорошая. Бинокль помог приблизить западную окраину Ленинграда, подернутую дымкой.

В овалах бинокля все четче проступают знакомые очертания Исаакиевского собора.

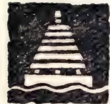
Южный и северный берега залива все ближе подходят к фарватеру. Где-то вдали они смыкаются ломаной линией. Там Галерная гавань с ее отмелями и островами. Их названия столь же красивы, сколь и заманчивы: Синефлотская и Белая отмели, Канонерская коса, мель Золотого острова. Но мы оставим их слева. Фарватер поведет нас между берегом и Канонерским островом.

Когда позади остались последний, четвертый буй и последняя, семнадцатая пара вех, мы поняли: перед нами Большая Нева. И, зачерпнув ладонью воду, попробовали ее для верности.



Героический перекресток

Флаг над Иоанновским собором



Мы продолжаем путь на восток. Пройдены первые сто километров: Кронштадт — Петрокрепость. Перед нами Ладога. От истока Невы начинаем маршрут по южной части озера, где в годы войны проходила легендарная «Дорога жизни».

Итак, впереди прославленный «Орешек», Осиновец, остров Сухо. Об этом плавании будут рассказывать короткие записи из нашего судового журнала и воспоминания участников битвы за город Ленина, которых мы встретили на ладожских дорогах.

20 июня. 9 час. 05 мин. От речного вокзала Петрокрепости к острову Ореховому «Горизонт» доставил нас всего за пять минут. Быстро течет здесь Нева. Но двигатель катера преодолел стремнину. И вот он, героический остров. «Орешек» сильно разрушен. Но не время обезобразило старые крепостные стены. В годы войны здесь шел

смертный бой против фашистов. Один из героев обороны «Орешка» — бывший пулеметчик Константин Леонидович Шкляр — на борту нашего катера.

«Лучше всего подойти к берегу с северной части острова. Вон там, смотрите, удобная бухточка. Туда и правьте. Здесь мы впервые вступили на землю «Орешка», чтобы потом пятьсот дней стоять против фашистов.

А теперь давайте поднимемся на крепостную стену. Я проведу вас. Осторожно!.. Камень не везде надежен. Древний вал фашисты продырявили довольно основательно... Ну вот здесь и остановимся.

Отсюда, с Флажной башни, я впервые увидел врагов. До них было рукой подать — на том берегу Невы. Это метров двести. Помню фашистского офицера с биноклем. Лицо его холодное, погоны, начищенные сапоги разглядел тогда и без бинокля. Такие молодчики хотели смаху взять остров, переправиться на правый берег Невы, чтоб подобраться к Ленинграду. Наш «Орешек» оказался, однако, им не по зубам.

Да, пятьсот дней и ночей грызли они крепость. Но древние стены надежно прикрыли нас от страшных обстрелов и воздушных налетов. Подземелья острова были «начинены» складами снарядов и патронов. Так что в боеприпасах нужды не было. А продовольствие и подкрепление подбрасывали нам через северную протоку Невы.

Вот на той башне, Головкинской, дежурили бессменно наши наблюдатели. А в самой башне помещался штаб гарнизона. Увидят дозорные, как начинаются передвижения войск в Шлиссельбурге, подает голос наша «Буря». Это пушку так называли. У нас каждое орудие имя имело. На Государевой башне стояла пушка «Орех». Были еще у нас «Волга», «Чайка». А любимой считалась в гарнизоне «Дуня» на Светличной башне. Много хлопот она доставляла гитлеровцам. Наши пушкари даже отучили фашистов появляться на улицах Петрокрепости в светлое время суток.

Всякое пережили за время обороны: и кровь, и боль, и смерть друзей, и радость победы. Уж после, как сняли осаду, я воевал под Выборгом, в Пруссии, в Польше. До Берлина дошел. А вот самым памятным днем войны осталось семнадцатое июня сорок второго.

...На рассвете заметили наблюдатели с башни Головкина движение немецких войск в городе. Туда и подсы-

пали огня артиллеристы. И, как узнали потом, накрыли машину командира немецкой дивизии. Рассвирепели фашисты страшно. Начали такой обстрел, какого мы никогда не знали. Говорят, в тот день в крепости разорвалось больше двухсот снарядов только крупного калибра. От кирпичных стен только пыль шла. Над «Орешком» встало красное облако. Пришлось надеть противогазы.

Чтобы наши на правом берегу не подумали, будто уничтожен гарнизон, комиссар Алексей Морозов решил вывесить флаг над крепостью. Он снял со стола в красном уголке кумачовую скатерть и сказал мне:

— Повесь на самом видном месте.

Забрался я на разбитый купол Иоанновского собора и зацепил ту скатерть за арматуру».

Немало дней прошло после того боя, о котором рассказал пулеметчик, водрузивший алое полотнище над островом. И годы, пролетевшие над славной крепостью, наложили ретушь на ее руины. Только по старым гравюрам можно восстановить прежний рисунок Княжеского бастиона или Светличной башни. Сильно разрушен старый собор.

Но надо было слышать, как горячо бывший пулеметчик рассказывал о восстановлении героической крепости. Ведь для него «Орешек» не просто огненный рубеж, где он сражался во время войны. Тут, в крепости, он теперь работает.

Вместе с архитекторами и каменщиками, столярами и художниками прораб К. Л. Шкляр воссоздает довоенный облик «Орешка». И работа восстановителей ощутимо видна.

Впечатляющ силуэт угловой Королевской башни. Этой круглой громаде возвращена былая мощь. Завершается реставрация старой крепостной тюрьмы, где томились Александр Ульянов, Вера Фигнер, Николай Морозов. А в тюремном дворике подрастает яблонька, которую посадили на месте казни брата Ильича бывшие политкаторжане и участники обороны «Орешка». Деревце зеленеет, набирает сил. Жизнь берет свое.

Вечный огонь маяка

22 июня. 8 час. 05 мин. Сначала Осиновецкий маяк виднелся тонкой спицей. Теперь кирпичная башня его выросла на лесистом берегу во весь семидесятитрехмет-

ровый рост. Можно даже рассмотреть стеклянную галерею на самой вершине.

Более 50 лет назад воздвигли маяк на западном берегу Ладожского озера. Новые лоции рекомендуют судам, идущим с севера в Неву, оставлять эту башню справа. И спокойны капитаны, когда горит в ночном небе их путеводная звезда над осиновецким берегом.

Первым сошел на этот берег наш попутчик — Александр Яковлевич Макарьев. В дни блокады Ленинграда он был начальником Осиновецкого порта — транспортных ворот осажденного города.

«Вот он, берег, в который упиралось западное плечо ладожской «Дороги жизни». Вот он, стойкий маяк. У его подножия и построили мы порт.

Помню, двадцать два года назад я увидел здесь необжитый берег, одинокую башню маяка, песчаный пляж, рифы, перегородившие вход в бухту. Типично дачное место. Рядом железнодорожная станция, с трудом пропускавшая несколько пар поездов в сутки. И вот от этого тихого места враг стоял в двадцати километрах.

Вот смотрите: гряды камней в воде — это все, что осталось от прежних четырех пирсов. Когда-то тут полудугой вдавался в бухту порт — самый большой озерный порт в стране во время войны. Отсюда шли грузы в Ленинград и по воде, и по ледовой трассе. Страна посылала невским бойцам хлеб, боеприпасы, одежду. А знаете, всего ведь пять месяцев строили причалы. В мирное бы время на это ушло не меньше трех лет. Какими героями были речники, саперы, зенитчики, железнодорожники, матросы, ленинградские рабочие! Каждый день приходилось им работать под бомбами. Фашисты висели над головами. Бомбили раз по двенадцать на дню...

Жили в землянках. Словно партизаны. Вот здесь была землянка саперных командиров. Чуть подальше, в соснах, стояли палатки. В них помещалась дирекция порта — диспетчерская, приемка грузов и даже отдел кадров. А тут... Моя землянка была. Семьдесят шагов до озера. И столько же отсюда до маяка. Теперь уж заросла вся, обвалилась. А прежде надежно укрывала от дождей, от морозов, от фашистских бомб. Жили в ней три Александра — Марков, мой заместитель, Овсянников, представитель пароходства, и я.

Хорошо помню, как спорили мы однажды ночью. Спорили о том, можно ли перебрасывать по воде порожние цистерны из-под горючего. Много хлопот было с этими цистернами. На станции скопилось их много. Все пути забиты. А по ту сторону Ладоги не в чем было перевозить горючее. Как их доставить в Кобону? Громоздкие, тяжелые, не на каждое судно их установишь. И вот придумали пустить цистерны по воде, вплавь. Казалось бы, идея просто бредовая. Как это железнодорожные цистерны с тележками и колесами будут держаться на воде? Но вот взялись мы в землянке подсчитывать и выяснили: если верить Архимеду, не утонут наши цистерны! Тогда подвели к бухте Гольсмана железнодорожный путь, который обрывался прямо в воде. Паровоз столкнул в озеро первый состав задраенных цистерн. Покатились они по рельсам, скрылись под водой и всплыли. Пароход «Параллель» подцепил этот караван и повел к Большой земле».

Вместе с Александром Яковлевичем мы шли по берегу острова. Чуть слышно плескалась озерная волна. И в утренней тишине отчетливо звучали грозовые раскаты прошлого. О нем напоминало безмолвие здешнего берега: камни бывшего порта, обвалившиеся землянки, над которыми кружили пчелы, и, наконец, сам маяк, опрокинувший длинную тень в воды бухты. Этот израненный ладожский ветеран по-прежнему гордо держит свою голову.

Неподалеку от маяка расположен пионерский лагерь. И мы были свидетелями, как звонкий горн собрал граждан ребячьей республики на утреннюю линейку. Потом вожатый рассказывал им о войне. Малыши были серьезны. Внукам защитников Ленинграда знакомо слово «война».

— А ведь сегодня двадцать второе июня, — заметил Макарьев. — Двадцать два года назад на нашу землю легла тень войны.

135 минут из биографии острова

23 июня. 10 час. 32 мин. Неправдопобно мал этот остров. Нагромождение камней, в центре маячная башня, а вокруг ладожское безбрежье. Координаты его — 60° северной широты 32° восточной долготы.

Подплываем ближе. Видна крохотная бухта. В нее и заходит наш катер.

Это и есть остров Сухо, где осенью сорок второго вспыхнул бой, закончившийся разгромом фашистской флотилии. О том, как стоял тут насмерть маленький гарнизон, мы узнали от бывшего заместителя начальника штаба Ладожской военной флотилии ныне работника Северо-Западного речного пароходства Н. И. Теумина.

«Остров этот создан не природой, а человеком. Невероятно, правда? Среди Ладоги — клочок земли. А точнее сказать, камней. Сколько тонн гранитных глыб нужно было насыпать, чтобы поднялся остров среди озера! Вот только неизвестно, кто и когда это сделал. Говорят, во времена Петра I «построили» остров. Некоторые утверждают, что Сухо «всего» сто лет. Во всяком случае не молод. Много уж навигаций пылает над ним маяк. Обожженный солнцем, обветренный штормами, он несет важную вахту в южной части Ладоги. Менялись тут смотрители маяка. И мало кто на побережье знал, что есть такой клочок суши. Лишь рулевые да капитаны отдавали должное тем, кто зажигал на башне хранительный свет, кто засыпал и просыпался под грохот прибоя.

И вот этот безвестный островок стал знаменит буквально за несколько часов. Прославили его защитники Ленинграда, во время войны державшие оборону на Ладоге.

Фашисты никак не могли закрыть знаменитую «Дорогу жизни». Особенно мешал им остров Сухо, превращенный в крепость на большой трассе Ладоги. И задумал враг бросить десант на остров — захватить героический клочок земли, уничтожить гарнизон, разрушить пост наблюдения и маяк. На помощь фашистской флотилии прибыло подкрепление даже с берегов Ла-Манша. Видимо, для поднятия духа немецкое командование разбойничьему налету дало название «Операция Бразиль». И мощные корабли внезапно обрушились на остров, который защищали девяносто наших бойцов.

Темной октябрьской ночью подкрались фашистские суда к Сухо. Их обнаружили дозорные с катера МО-171 и тральщика ТЩ-100. Скоро мы в штабе флотилии получили первые донесения — донесения о том, что они вступили в неравный бой.

Это случилось 22 октября в 7 час. 15 мин. Трехорудийная батарея острова ответила ударом на удар. Артил-

леристы бесстрашного командира старшего лейтенанта Гусева потопили вражеский катер, метко били по десантным баржам, вели бой с воздушными пиратами.

Да, врагов было очень много. Они окружили остров и простреливали каждую пядь земли Сухо. Загорелось маячное здание. Снарядом разбило радиостанцию. Ранен был сам Гусев. Дым пожара застилал небо. Через четверть часа два орудия из трех вышли из строя.

В восемь утра десант достиг берега. Завязалась рукопашная. В ход пошли штыки, приклады, даже кулаки. В это время на помощь слабевшему гарнизону спешили отряды кораблей.

А защитники Сухо, собрав все силы, пошли в решающую контратаку. Дрогнули захватчики. Отошли к западной части острова, зацепившись на береговых камнях. Но и тут не удалось удержаться. Когда в небе появились советские истребители, десант был сброшен в озеро.

Подоспевшие отряды наших кораблей разметали по Ладоге неприятельскую флотилию. Дорого обошлась фашистам «Операция Бразиль»: побитая флотилия так и не показалась из северных шхер озера.

Два с лишним часа длился бой у Сухо. Но эти сто тридцать пять минут останутся самыми памятными в жизни искусственного ладожского острова.

...Давно я не был тут. Лет двадцать, пожалуй. Времени немало пролетело. А свидетели того боя остались. Вот стальная плита — опора одного из героических орудий. Там, дальше, другая. Поискать — куски брони можно найти, гильзы снарядов. Блиндажи, укрывавшие бойцов, осели под тяжестью камней. Напрасно, думаю, не оставили здесь одну из пушек. Пусть бы стояла на острове, как прежде на боевой позиции, памятником бесстрашию. Ведь на Сухо заезжают речники, рыбаки, туристы. И тут есть кому хранить реликвии славы. Для них не в тягость такое».

Прав Н. И. Теумин: есть тут кому беречь славное прошлое. Остров не безлюден. И мы хотим познакомить читателя с теми, кто населяет далекий ладожский островок.

Их всего трое — метеорологи Людмила и Виктор Твороговы и радист Анатолий Зозуля. Молодые хозяева этих сухих озерных камней несут нелегкую вахту. Они зажи-

гают огонь на маячной башне, ведут наблюдения за погодой, посылают в эфир свои позывные.

Не так уж много времени нужно, чтобы пройти остров вдоль и поперек. Хозяева его сказали нам: тут сто двадцать шагов в длину и девяносто в ширину. И мы поверили им. В центре самое высокое строение — маяк. Каждый день кто-то из островитян поднимается по крутым каменным ступенькам на вершину башни засветить маячное пламя. Отсюда, с вершины башни, Ладога кажется еще бескрайнее и сумрачнее. И отсюда не увидишь берегов. А когда не видишь берегов, одинаково холодит сердце и на озере, и в океане. Каково же тут, если штормит?

— Страшновато, — сознается Людмила. — Особенно осенью. Ураганный ветер в дверь стучится. Волны на маяк так и напирают. Видела однажды, как огромный вал перескочил через весь остров. Ну да привыкли ко всему. Не первый год живем среди воды.

Остров — это горсть камней. И в хаосе глыб мы увидели огород. Грядки на каменном фундаменте — гордость Людмилы. Благодаря ее агрономическому таланту зреет всякий овощ. И если на столе островитян появляются морковь и картофель, то они не «импортные», не завезенные с Большой земли, а свои. А вот свежее мясо и другие продукты получают они с неба.

— Как это с неба? Очень просто. Прилетает регулярно самолет — мы его летающим магазином называем — и сбрасывает, например, половину свиной туши или целого барана. Съедим мясо и запрашиваем по радио: когда же магазин прилетит?

Двое из трех жителей Сухо — метеорологи. Они исправно служат своему капризному богу — погоде. Шесть раз в сутки посещают метеоплощадку возле самой бухты, снимают показания приборов. Потом супруги Твороговы заполняют толстые журналы, составляют радиограммы. Метеодепеши посылает в эфир никогда не унывающий радист. И через несколько часов ладожские капитаны узнают, какова погода на юге озера.

А не надоело ли трем островитянам жить в плену ладожских вод? Мы присматривались к молодым людям. Искали на их лицах тень неудовлетворенности или апатии. Нам казалось, что чем-нибудь они выдадут себя и

позавидуют людям с берега. Но все напрасно. Тогда мы прямо спросили их об этом.

— Бывает ли скучно? — Володя Творогов задумался, пожал плечами и сказал: — Может быть. Но не очень. У нас радиоприемник есть, телевизор. Вот Толя на гитаре хорошо играет. А в общем-то некогда у телевизора сидеть. Дел много. У Анатолия скоро экзамены вступительные в институт. Нам столько книг и журналов присылают — едва успеваем все читать.

Мы не сказали о четвертом робинзоне острова Сухо. И это в высшей степени несправедливо по отношению к нему, ибо он сопровождал нас в путешествии по острову, поглядывая вокруг своими зелеными глазами. Кот Васька был бесподобен. Без него остров остался бы диким, заброшенным клочком суши. Но когда на камне стоял Васька!.. Нет, мы вовсе не поклонники домашних животных и легко представляем городскую квартиру без четвероногих. Но Васька на далеком острове — это здорово! Это уже достопримечательность! И он — полноправный член коллектива. Видели бы вы, как мчался кот к молу встречать лодку. Приехали гости! Как по-хозяйски шел он по тропинке впереди всех, показывая дорогу к дому. И понимаешь привязанность островитян к Ваське, когда он, сладко мурлыча, напоминает о родных, о доме, о Большой земле.

Ладожские ихтиандры

Мы проснулись на рассвете. И разбудил нас не шторм, что сотрясает порой береговые камни острова. На Сухо приплыли «завоеватели». В бухте стоял их моторный бот. На берегу шестеро парней и одна девушка складывали огромные акваланги, обряжались в резиновые костюмы.

— Опять гости Нептуна прибыли, — пошутил Володя Творогов. — Чуть ли не каждое воскресенье приезжают ленинградцы. Экспедиция добровольцев. Скоро все озеро «перероют». Позавидуешь им: интересного на дне Ладоги видимо-невидимо...

Об этой экспедиции мы слышали еще в Ленинграде. Энтузиасты ее достойны того, чтобы сказать о них.

Несколько лет назад ленинградский инженер Виктор Быков проводил отпуск на озере. Не раз опускался он с

аквалангом и ружьем на дно Ладоги в поисках удачной охоты. И однажды наткнулся на затонувшее судно. Виктор заинтересовался странным по форме и по обводам кораблем. Скоро на берегу появились предметы, поднятые с палубы загадочного корабля: кусок форштевня, детали оснастки, какой-то кувшин... Знающие люди разобрались в удивительных находках и заявили, что на дне Ладожского озера лежит древнее судно. А через несколько дней новая находка — на этот раз фюзеляж боевого самолета.

И понял Виктор, что Ладога — это огромный подводный музей, таящий экспонаты всех времен. Ведь тут пролегал путь из варяг в греки. В этих местах шла водная дорога из Петербурга в Москву. Войны разных эпох оставили на дне Ладоги свои трофеи. Виктор сел за книги по истории, географии, гидрологии. Перечитал все, что относилось к Ладоге. Его потрясли слова Петра Первого: «Великий убыток по всея годы чинится на Ладожском озере. Одним сим летом с 1000 судов пропало, а с начала строительства сего места более 10000». Десять тысяч! Эта цифра не давала Виктору покоя. Совсем с иных позиций взглянул он теперь на подводный спорт, на прогулки по морскому дну.

На следующий год он повел первых своих сподвижников в озерный поход. Находки не заставили себя ждать. Старинные челны, моторная лодка, плиты с древнеславянскими надписями, печати из камня, залежи мореного дуба и кладбище фашистских кораблей — вот что обнаружили подводные разведчики. Успех первой экспедиции заразил энтузиазмом многих ленинградцев. Пришлось создать штаб общественной экспедиции по подводным исследованиям. Начальником его стал В. Быков.

Мы побывали дома у Виктора. О том, что в его ленинградской квартире живут, спят, кушают, можно было только догадываться. Зато не оставалось никаких сомнений в том, что здесь работают, что здесь штаб, что здесь готовятся к походам. Карты, атласы, снаряжение заслоняли мебель, стены, окна.

Нам предоставили табуретки, расстелили перед нами план Ладоги. Условными значками, кружками, крестиками, цифрами обозначались озерные глубины, характер дна, прозрачность воды. И все это обещало несметные сокровища. Вот красным карандашом отмечены маршруты

«Дороги жизни», синим — скопления затонувшей техники. Большим якорем обозначалось на карте местонахождение затонувшего судна.

Пока мы разговаривали, в коридоре раздавались звонки, хлопала дверь, в комнату входили люди. Они здоровались, просили подвинуться, садились на край кровати, на чемоданы или прямо на пол и включались в жаркий диспут о Ладоге.

Мы узнали, что аквалангисты четырьмя отрядами пойдут на штурм глубин. Возглавят походы студенты института физической культуры имени Лесгафта и рабочие завода «Большевик». Десятки яхт, катеров и ботов будут сопровождать спортсменов. Географическое общество СССР, морские клубы, советы по туризму обещали подводникам помощь и поддержку.

И вот теперь встреча с искателями подводных кладов. Встреча если не на дне ладожском, то во всяком случае где-то рядом.

Спешим познакомиться с одним из экспедиционных отрядов. Коренастый невозмутимый блондин — тот, который проверяет все акваланги, — оказался старшим группы. Фамилия его известна на Ладоге. Сотни раз опускался Юрий Гармаш в холодные воды озера. Товарищи Юрия Михаил Гутенев, обойщик автопарка, и токарь Леша Томпольский тоже опытные спортсмены. Мы, естественно, заинтересовались, как будет происходить погружение и какова цель прогулки по подводным окрестностям Сухо.

Аквалангисты готовились весьма тщательно. Вода в Ладожском озере, как известно, не располагает к купанию. Но перспектива окунуться в холодную ванну озера совсем не смущала Юрия и его друзей. В своих резиновых скафандрах, одетых поверх шерстяных костюмов, они не замерзнут. Кстати, скафандры у ребят самодельные. Мастерски склеенные из тонкой резины, они не только были абсолютно герметическими, но и выглядели весьма элегантно.

Юрий Гармаш подал сигнал, и вся ластоногая братия неуклюже зашагала по камням к бухте.

Прошло более получаса. Иногда над водой появлялась чья-нибудь голова в живописной маске. Голова с беспокойством оглядывала берег и, убедившись, что Сухо на месте, снова исчезала. Наконец метрах в трехстах от мола

появилось шесть точек. Ладожские ихтиандры поднялись со дна.

Юрий Гармаш и Леша Томпольский тащили что-то тяжелое. Руки остальных подводников тоже не были пустыми. Каждый положил на берег свою находку. Куски свинцовой обшивки, леерная стойка, кирпич с таинственными буквами TCARR, осколок снаряда, якорь замысловатой конфигурации будут досконально изучены позднее. А сейчас небольшая передышка — и снова под воду.

Жительница Сухо Людмила Творогова проявила чисто женское любопытство и попросила аквалангистов рассказать что-нибудь невероятное и захватывающее из своих похождений.

— По части ужасов вы к Мише Гутеневу обратитесь, — посоветовал Гармаш. — Это его однажды тюлень укусил.

— Хотел укусить, — деликатно поправил Миша.

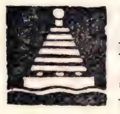
— Так в газетах писали, — пожал плечами Юрий.

— Да... Был случай, — смутился герой подводного происшествия. — Откровенно говоря, здорово пугнул нас с Лешей Томпольским этот зверь. Не ожидали мы от обыкновенной нерпы подобной отваги. Это произошло около острова Зеленец, на юге озера, где нерпы обычно не встречаются. Поэтому легко представить наш восторг, когда рядом увидели настоящего тюленя. Ну и решили поймать, помчались вдогонку. Гонялись, гонялись за нерпой. Наконец надоело ластоногому наше общество и бросился он на нас в атаку. Туго бы мне пришлось, если б не успел вытащить из ножен кинжал. Потом подняли тюленя в лодку. Жаль было его. Да сам виноват.

Рассказ аквалангиста понравился островитянам. Метеоролог Володя Творогов откровенно завидовал Михаилу Гутеневу. Но такая зависть может привести только к добру. Тем более что, как хорошо сказал Юрий Гармаш, «вход в подводное царство свободный».

Северной лестницей Волго-Балта

Штормовой вариант



Раздвинув берега, Онежское озеро впускает нас в свои пределы. Остается позади невидимый донный порог, через который вода из озерной чаши сливается в Свирь. Мы попадаем в мир иных масштабов — совсем не речных. Глянешь вправо, глянешь влево — берега едва видны. И снова, как в Финском заливе, как на Ладоге, мы один на один с простором. С этим водным великаном надо быть на «вы». Ведь в списке величайших озер страны Онежское озеро занимает по размерам почетное шестое место.

А стрелка нашего компаса ведет катер на север — туда, где за горизонтом, в ста тридцати семи километрах лежит карельская столица Петрозаводск.

Ровно тарахтит за спиной мотор. Безупречно он знает свое дело. Мы привыкли к его уверенному баритону. Правда, нелегко ему. Одного бензина загрузили около трехсот литров. Да еще инструменты, ружья, спасатель-

ный круг, якорь, запасной винт, весла, продовольственные припасы... Напрягая свои семьдесят лошадиных сил, мотор пытается вытащить полуторатонный катер на глиссирование. Но ничего: пройдет часа три-четыре, часть горючего вылетит в выхлопную трубу и «Горизонт» ринется вперед, разбивая встречные волны. Пока же приходится мириться с весьма скромной скоростью.

Мы успели полюбить наше маленькое суденышко. Научились уходить от крутой волны (как он великолепно слушается руля!), разворачиваться в узких местах, безукоризненно подходить к причалу, лихо бросать конец на пристань. Если каждое судно имеет свои особенности, то «Горизонт» не исключение. Мы называем трюмом герметический отсек в носовой части (там храним от сырости спальные мешки, карты, дневники, фотоаппараты, теплые куртки), место за штурвалом — капитанским мостиком, а кормовой кокпит — кают-компанией. И неважно, что вся-то длина катера от носа до транца шесть с половиной метров. Мы хотим, чтоб все было как на настоящем корабле. И в этом «повинны» кронштадтцы. Они заставили нас уважать флотский порядок.

Меж тем белая ночь торопится сменить светлый день. И мы становимся свидетелями ее неземного величия. Какая череда декораций прошла сегодня перед глазами! От торжествующего солнца до дерзких звезд. А вот сейчас под шапкой светлой ночи невидимая рука приглаживает чубатые облака. Самая великая лаборатория — лаборатория природы — приоткрывает двери. Мир так великолепен и таинствен, что поневоле жалеешь: какие ночи пропадают! Видят ли их влюбленные? Наверное, в такие ночи соловьи создают шедевры.

Величие ночи подавляет и уничтожает, как сеанс гипноза. Мы забываем обо всем реальном. И о предостережении рыбаков из Вознесенья в том числе: «К ночи стихает Онего. Погоду, однако, не угадать. Сорвется ветер — всякому судну лихо».

Мы «не угадали» погоду. На выходе из Свирской губы увидели позади низкую тучу, но оглядываться не стали. А за ту тучу зацепилась другая. Потом затемнел край неба, в корму ударил шквалистый ветер. Нас настиг ливень. Скоро катер уперся в дождевую стену.

В спешке, словно новички-пожарники, натягиваем над собой крышу — брезент на съемном каркасе. Все

валится из рук. Стойки не хотят входить в гнездо. Брезентовый полог вмиг промок. Его не распрямить. Будто сделан из жести.

А все-таки что это? «Кратковременные осадки» или предвестник шторма?

Размышлять некогда. Дождевая пелена размывает огни буев. Не видим даже собственного флага на корме. Ливень хлещет наотмашь. Ветер крепчает.

Не знаем, что предприняли бы на нашем месте другие, но мы повернули катер на сто восемьдесят градусов и, не раздумывая, прибавили обороты. Вы скажете: бегство. Возможно. Но те же рыбаки из Вознесенья говорили: «Когда темнеет небо, грозя ненастьем, все суда спешат в укрытие».

Впрочем, где же спасительный исток Свири? Как разыскать его в этой дикой пляске ветра, дождя и волн? Возьмись мы начертить линию движения нашего катера, застигнутого ливнем, получился бы образцовый график температуры тяжелобольного. В сущности мы плывем с завязанными глазами. Чего доброго, тут...

На полном ходу катер врезается в заросли тростника, водяных лилий и прочих прекрасных растений, которыми так приятно любоваться с берега. Мотор осекся на высокой ноте. Катер потерял ход.

Трудно сказать, что хуже в такой ситуации: сесть на мель, наскочить на подводные камни или угодить в водоросли. Нам предлагалось последнее. И где! В Онежском озере!

Взялись было за весла. Да куда там! Даже если б мы были олимпийскими чемпионами по гребле на безрульной двойке, долго на плаву не удержаться: катер с опутанным винтом — легкая добыча волн. Скорее освободить винт от хищных щупалец плавающей зелени! Скорее спускаться за борт!

Катер швыряет волной. Но иного выхода нет. Один из нас лезет в холодную купель, обвязавшись кормовым концом. Уж все равно: над головой мокро и под ногами тоже. Волны норовят отбросить водолаза от катера. А он, зажав в руке нож, в который раз бросается в воду. Наконец удается нырнуть под днище, разрезать плотный клубок водорослей.

Борода из водорослей, как мы сообразили потом, могла бы стать украшением коллекции нашей экспе-

диции. Но до сувениров ли нам, когда шторм дышит в лицо?

Ветер и дождь набирали силу, когда мы достигли берега. Неожиданно из водяной мглы выплыли огни самоходной баржи, что стояла на Вознесенском рейде. Теперь недалеко до тихой воды Онежского обводного канала.

На этой искусственной реке, а она шириной с городскую улицу, можно переждать, когда успокоится озеро. Тут, как известно, штормов не бывает: от Онеги канал отделен каменной насыпью. Правда, и в Петрозаводск по этой удобной дороге не приедешь. Кстати, недурно бы узнать, долго ли будет штормить? Всю ночь? Сутки? А если не стихнет и через неделю?

Что ж, мы поплывем по каналу до его восточных ворот. И оттуда есть прямая озерная дорога в Петрозаводск. Не исключено, что через день-другой погода улыбнется нам.

В Вытегре прямо с катера отправляемся к диспетчеру пристани. Спрашиваем, плыть нам на Петрозаводск, как там, на озере, с погодой? Он протягивает трехсуточный прогноз. Читаем на бланке со штампом метеослужбы: «Ветер северо-западный 7—9 баллов, волнение 5 баллов, высота волны 2—2,5 метра...»

— Второй день качает на озере, — замечает немолодой диспетчер в поношенном кителе.

Это мы знаем и сами. Убежав из-под носа у шторма, восемьдесят километров плыли рядом с ним.

— Судам передано штормовое предупреждение. Вот только что пассажирскому теплоходу «Лермонтов» запрещен выход из Петрозаводска, — добавляет диспетчер. — А что у вас за судно?

— Взгляните, под окнами стоит.

— Ну нет, юноши! Такому кораблю любой ветер плох. Первая волна на озере будет для вас, извиняюсь, последней.

Нельзя сказать, что старый диспетчер ободрил нас. И все-таки в течение последующий трех дней являлись мы, как на работу, в его кабинет. Каждый раз открывали дверь диспетчерской с надеждой. Каждый раз дежурный протягивал нам метеосводочный бланк... Увы, приходилось читать неутешительные прогнозы о силе ветра и волнении в южной части Онежского озера.

Мы предвидели, что на пути встанут всевозможные препятствия. И штормы тоже. В графике путешествия отведены дни на ожидание у моря погоды. Но больше ждать милости непозволительно. Вместо заманчивого маршрута по Онежскому озеру пойдем другой водной дорогой. Вариант маршрута, припасенный на случай штормов, поведет нас по Мариинской системе — древнему водному пути с Балтики на Волгу. Мы увидим одновременно каналы и шлюзы Петровской эпохи и современный достраивающийся голубой проспект Волго-Балта.

От прошлого до будущего 100 шагов

Может ли одна только улица рассказать обо всем городе? Сомнительно, скажете вы. Трудно по одной странице судить о романе. Так же трудно, как по первому знакомству о человеке. Не знаем, возможно ли подобное в теоретическом плане. Но вот нам представилась возможность убедиться в том, что если это не правило, то наверняка исключение.

Пожалуй, не так уж много достопримечательностей в этом городе. Так сказали мы друг другу на второй день пребывания в Вытегре. Право, ну чем он отличается от других городов районного масштаба, каких видимо-невидимо в России? Стоит прожить в таком райцентре день-другой, и начнет казаться, будто ты уже бывал тут, хотя уверен в обратном. Шагнешь с тротуара главной улицы в переулок — и приведет он к низкорослым домикам средь огородов и садов. По колено вросшие в землю бывшие купеческие лабазы неохотно уступают место зданиям новейшей постройки. Не совсем дружелюбная толчея древних и современных домов характерна почти для всех улиц. Любопытно изучать и окраины. Тут уж чувствуешь размашистую поступь обновления. Однако не просто ныне в городах наших отыскать черту, отделяющую «центр» и «окраины». И в Вытегре тоже.

И в Вытегре тоже есть приметы неповторимого однообразия, свойственного городам Вологодского края: река, что делит горожан на правобережных и левобережных; мост, объединяющий их; наконец, разнохарактерность обеих городских территорий.

Знакомство с городом — занятие сродни охоте. Оно увлекающе и азартно. Каждая улица дарит что-то свое, непохожее, ведет дальше, тая неизвестность. Постепенно город-незнакомец, испытав твое терпение и силу любознательности, открывает лицо и сердце. И ты по праву открывателя начинаешь судить, где хорошо, а где совсем наоборот.

При первом знакомстве мы единодушно отдали симпатии левобережной стороне. На живописных зеленых холмах раскинулись ровные кварталы домов. Плакучие ивы уронили ветви в реку. А вершину самого высокого холма обжил старый собор. Чтобы решить, какая из частей города привлекательнее, мы взобрались к подножию собора, оказавшегося краеведческим музеем.

Много раз мы ждали встречи с прекрасным и необыкновенным. Но мир открытий отступал под натиском заурядности и прозы, прозы в самом дурном ее толковании. И горестные метаморфозы начинались буквально с порога... Где-то за стенами здания оставался город, радующийся неистовому солнцу и сверканию зелени. А ты вступаешь в сумеречные помещения, никогда, кажется, не видавшие сияния летнего полудня. Пройдешь зал, другой в великом недоумении: то ли этот монастырский полумрак декоративен, то ли коллектив музея проводит неделю борьбы за экономию электроэнергии. Поневоле посочувствуешь людям, страдающим близорукостью. Для них надписи, чертежи, тончайшие рисунки остаются тайной. Поневоле досадуешь на недальновидность музейных работников: и без того не очень красочное оформление экспозиций в полумраке теряет всякую привлекательность. Ах, если б раздвинуть стены, убрать от окон кое-какие стенды или смастерить искусный подсвет!.. И ворвалась бы в залы оптимистическая волна света, вдохнув жизнь в музейные собрания.

Чем определить ценность музея? Кто знает... Инаверное, его не случайно сравнивают с родником. Сколько путников здесь утолило жажду познания! Но когда во всех музеях видишь стереотипные чучела глухарей и лисиц, волков и лосей, белок и змей, коршунов и бобров, становится грустно. Кажется, будто присутствуешь на одной и той же передвижной выставке. На кого рассчитаны музеи небольших городов? На детвору? Благородно заронить в душу школьника искру теплоты, любви к

родному краю... Но не слишком ли мала аудитория для научного учреждения, которое служит распространению знаний? Летом, в пору отпусков и прилива туристов, мы встречали в музеях лишь любознательных одиночек. Рассеянным взором скользили они по сторонам. И у них был вид иностранцев, оставшихся без переводчика. Бог знает, что гости вынесут из дома, полного несметных богатств. А «переводчики» ведь рядом — под той же крышей. Неужели им не знакома маска равнодушия посетителя у выхода из музея? Но экскурсоводы, консультанты не обслуживают «блуждающих единиц».

Мы не собираемся упрекать в равнодушии пропагандистов родного края. Держатели краеведческих музеев — беззаветные патриоты своего дела, пылкие энтузиасты и исследователи, природолюбы и ценители старины. Мы далеки от мысли ставить под сомнение значимость всего собранного ими, собранного порой ценой подвижничества. Скромные хранители арсеналов прошлого и настоящего составляют пропагандистские отряды, которые тоже держат высоты на идеологическом фронте. Единственное, что мы ставим под сомнение, — это методы их боевых действий. Не изменили ли они наступательности своей пропаганды? Не слишком ли много сил тратится на созерцательность и накопление ценностей ради накопительства?

Об этом размышляли мы, выйдя из Вытегорского краеведческого музея. Нет, не потому, что он плох, а потому, что не лучше других. И мы не станем бранить его, поскольку народная мудрость не рекомендует плевать в колодец, из которого напился воды. В Вытегорском музее удалось почерпнуть немало любопытных сведений. Выяснили, например, что сам город моложе поговорки «вытегоры-воры» — поговорки, нелестной для потомков тех вытегорцев, которые, по преданию, выкрали у проезжавшего государя Петра Великого дорогой камзол.

Первое упоминание о вытегорском погосте, именовавшемся Гостиным двором, теряется в давности времен. В конце пятнадцатого столетия у Вянг-ручья останавливались купеческие караваны, чтобы перевалить грузы с судов на колеса и обратно. Волей Петра I в деревне Вянги строились небольшие суда для войны со шведами. Более двух столетий назад через деревню Гостиный двор проходил бойкий Архангелогородский тракт. Из северной

столицы предприимчивые купцы гоняли по санному пути обозы с беломорской треской и сельдью в молодую столицу России. В 1773 году Екатерина II, имевшая пристрастие к раздаванию чинов, обласкала вниманием Гостиный двор, возведя деревню в «чин города Оленецкой губернии». А название ему было дано по имени реки — Вытегра.

Вытегорский уезд считался одним из медвежьих углов, затерявшихся в прионежских лесах. Даже открытие Мариинской водной системы не сделало край менее глухим и безжизненным во всей губернии. Как-то не очень доверяешь экспозициям музея, рассказывающим, что до революции в городе было около трех десятков кустарей, одна библиотека с 579 книгами и несметное количество бездомных бурлаков, заполнявших пристань в навигацию. Наше недоверие к увиденному в музейных залах легко понять, если ты шагаешь по широкой чистой улице с шеренгами тополей по сторонам, если навстречу мчится самосвал, из кабины которого высовывается вихрастый парень, если мимо тебя по деревянному тротуару двое — им обоим не больше сорока — несут из магазина детское одеяльце и эмалированный таз, если каждый третий встречный носит форму речника, если вся эта часть города пахнет свежерубленым деревом. Разве мы не имели права с недоверием отнестись к старине, когда она так далека от кипения нынешней жизни?

Ничем не примечательна была та улица, что повела нас от старого собора к окраинам Вытегры. Мы вышли на нее, чтобы освободиться от гнетущего чувства, вызванного картинами унизительного каторжного труда бурлаков, грузчиков, створников, лесорубов, сплавщиков, крестьян. Всего на сотню шагов удалились мы от музейного холма, когда увидели двухэтажный особняк, на котором золотилась вывеска: «Дирекция строительства Волго-Балтийского водного пути». И тут вспомнилась одна из экспозиций музея, утверждавшая, что Вытегра — это северные ворота будущего глубоководного пути с Балтики на Волгу.

Если уж мы познакомились с прошлым, то что нам помешает назначить свидание будущему? И мы толкнули дверь рядом с вывеской, обещавшей нам это свидание.

Гидротехническая операция необходима

Хозяин главного кабинета в этом доме встретил нас прохладно. Кивнув на стулья у стены, В. И. Королев, директор строящегося Волго-Балтийского водного пути, продолжал отражать телефонные атаки, срочно требовать в кабинет инженеров, проверять какие-то графики, похожие на домашние полотенца, отдавать распоряжения белокурой секретарше, консультировать вахтенного начальника шлюза, подписывать ведомости... Изредка он бросал хмурый взгляд в сторону терпеливых гостей. Мы решили дождаться конца этого административного урагана, чтобы молвить хоть слово.

Когда наконец мы смогли назвать себя и сказать о цели визита, на лице директора не появилось и тени энтузиазма. Но путешествие научило нас тонкому обхождению с «начальством». Мы, как говорят журналисты, «разговорили» Василия Ивановича Королева, в ярких и драматических красках описав свое плавание от Кронштадта к вытегорскому берегу. После рассказа о сражении с водорослями средь бурной Онеги лицо директора потеплело, что, естественно, отразилось на нашем красноречии. Наш план водного похода от Онежского озера к Волге, изложенный довольно сбивчиво, зато эмоционально, вызвал улыбку на лице нашего собеседника. И мы еще признались, что о старой Мариинской системе знаем не больше, чем о новом Волго-Балтийском пути.

И дали понять товарищу Королеву, что претендуем на полчаса из его бюджета времени, чтобы услышать компетентный рассказ о Волго-Балте.

Продолжая улыбаться, Василий Иванович открыл дверь кабинета и отдал распоряжение секретарше:

— Катюша! Меня у меня нет. Ушел обедать. Буду через час.

И закрыл дверь на ключ.

— Если у вас хватит терпения, то я попробую уложиться в один академический час, хотя никогда не приходилось читать лекций. Наш брат строитель чаще выступает на планерках, где отводится на все речи максимум триста секунд.

Итак, Волго-Балт...

Но прежде напомню о единой водно-транспортной системе европейской части страны, о внутренней связи

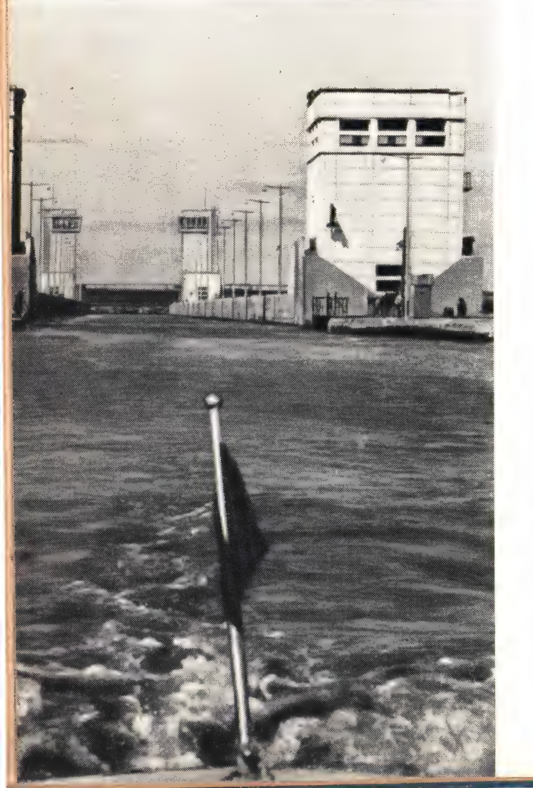
Они первыми открывают навигацию на Ладоге и последними, под «носом у зимы», покидают водные дороги. Ни шторм, ни туманы, ни снегопад не могут сорвать вахту озерного путейца



Берег Свири расстелил мягкий, душистый, разноцветный, травяной ковер

Шлюз № 1 старой Мариинской системы. Вчера через эти ворота проходили суда. Сегодня это экспонат Вытегорского краеведческого музея





Вот каковы ворота Волго-Балта. За ними — глубоководный путь с Балтики на Волгу



«Анхимовское диво»... «Праматерь Кижей»... «Купольная сказка» — так величают северяне архитектурный шедевр, построенный без единого гвоздя

«Механизация» шлюза на старой системе, ставшая достоянием истории

У пульта управления шлюзом Павел Крестьянинов — «привратник» водного дворца Волго-Балта

пяти морей — Белого, Каспийского, Балтийского, Черного и Азовского.

Природа, как известно, не позаботилась соединить их понадежнее, так, чтобы можно было плавать из одного в другое. Каспийское море живет за счет пресноводных подданных. И географы только из уважения к размерам величают его морем. Путь с Азовского и Черного морей к Балтике в давние времена лежал через Средиземноморье и Атлантический океан. Из Белого моря в Балтийское можно было попасть, сделав «крюк» вокруг Скандинавии. Природа дала нашей Родине тысячи и тысячи рек, да не смогла связать их.

Известно, что с давних пор русские люди пытались отыскать пути с одной реки на другую, из одного моря в другое. Даже при таком обилии водных дорог, как у нас, дело это весьма сложное. Правда, еще при князе Долгоруком Москва имела выход на Волгу — по Москве-реке и Оке. Но не больше. Петр I мечтал соединить каналами все крупнейшие русские реки в единый водный путь... И только при нашем поколении завершится единение голубых дорог страны на огромнейшей территории — от Прибалтики до Уральских гор, от северных морей до южных.

Как же советский человек связал реки и моря европейской части страны?

В июне 1933 года канал в 227 километров пересек северные земли, отделяющие Балтийское и Белое моря, в несколько раз сократив водный путь из Ленинграда в Архангельск. Беломорско-Балтийский канал через Мариинскую систему породнил Балтику и полярные воды с Волжским бассейном.

Ровно через четыре года Москва впервые увидела не только волжские гиганты, но и морские корабли. Они пришли в столицу по новому каналу, построенному за 56 месяцев и названному именем Москвы.

В том же 1937 году плотина у Иваньково перегородила Волгу и родилось Московское море, расплескавшееся до Калинина. Это был первый шаг к превращению Волги в глубоководную Большую Волгу, которую в природном состоянии в засушливые годы можно было перейти вброд возле Костромы и Ярославля.

Перед войной сомкнулось с Московским морем второе волжское водохранилище — Угличское. А в победные

майские дни 1945 года возник новый искусственный водоем — Рыбинский. Он лежит на южном фланге теперешнего нашего строительного фронта Волго-Балта.

Человек преобразовал Верхнюю Волгу. Неузнаваемы стали ее русло, фарватер, глубина. Однако в среднем и нижнем ее течении все еще сохранялся данный природой режим — бурные весенние разливы, резкий летний спад воды. Поэтому преобразование всей реки — от истоков до Прикаспийской дельты — продолжалось. В 1955 году была завершена еще одна глава созидательной эпопеи на Волге. К древнему Городцу подошло новое волжское море — Горьковское, примкнувшее к Рыбинскому. Пятый штурм Волги был самым трудным и ответственным. И он ознаменовался триумфом. 10 июня 1957 года завершилось наполнение Куйбышевского водохранилища. В чаше его, равной которой нет в мире, скопилось около шестидесяти миллиардов кубометров влаги. Речники получили первоклассный водный путь длиной 600 километров. Совсем недавно человек перегородил реку у северной окраины Волгограда.

Каких только судов не видела на своем веку матушка Волга! Держала она старинные парусники, что плыли в Персию, челны Разина, бурлацкие баржи, первые русские пароходы. А ныне появились на молодых ее морях красавцы теплоходы, крылатые «Ракеты» и «Метеоры». Не всюду пока им просторно. Но грандиозный план реконструкции первой реки континента близок к свершению. Начаты работы по созданию Чебоксарского, Саратовского водохранилищ. Скоро обновленная Волга станет водной лестницей длиной 3700 километров.

Если природа не позаботилась о соединении Волги с «настоящим» морем, то сделали это советские строители. В последний день мая 1952 года они устроили свидание Волги с Доном. Канал длиной 101 километр открыл путь морским теплоходам из Черного моря в Каспийское.

И вот водно-транспортная система европейской части страны близка к завершению. Но ее никак не назовешь сплошь глубоководной. «Мелким местом» мы называем Мариинскую водную артерию, соединяющую Балтику с Волгой. Эта дорога, задуманная еще Петром I, устарела. Из-за того что у нас нет современной дороги с Балтики на Волгу, страдают почти все другие линии единого транспортного конвейера. Представьте себе автостраду

Москва — Горький, один из участков которой проходит по грунтовой проселочной дороге, где не проехать двум встречным машинам. Чего будет стоить такая автотрасса? Злополучный проселок лишит прекрасную магистраль всех ее преимуществ. Вот и «Мариинка» стала для речников таким проселком. После того как в наше время протянуты глубоководные дороги изнутри страны к морям и последние получили отличные подъездные пути, особенно заметна стала ненадежность взаимосвязи их именно на волго-балтийском водоразделе.

Правда, и тут давно идет наступление — наступление от балтийских берегов навстречу Большой Волге. Очистилась от порогов Нева. Обзавелась шлюзами Свирь. Новые суда пошли напрямик через северные озера. Более двух третей прежнего Мариинского пути — обновленные Нева и Свирь, Ладожское и Онежское озера, Рыбинское водохранилище — превращено в глубоководную магистраль. Осталось перестроить переживший свой век водный переулок в широкий современный проспект, заменить последний участок «Мариинки» Волго-Балтом. Вот в чем суть нашего строительства, которое раскинулось от Онежского озера до Череповца.

Теперь о контурах проекта Волго-Балта, разработанного учеными, инженерами, техниками Гидропроекта.

Новая водная дорога проляжет от Череповца через Шексну, Белое озеро, Ковжу, Вытегру, Онежское озеро и пойдет далее — к Ленинграду. Судам с Большой Волги не понадобятся обходные каналы. Они двинут прямиком через большие озера. На пути их уж не будет 38 небольших деревянных шлюзов, недавно еще служивших верой и правдой речникам. Капитаны пройдут только семь волго-балтийских шлюзов.

Не две недели, а двое суток будет длиться плавание с Верхней Волги к балтийским берегам. Протяженность новой магистрали — 361 километр.

Волго-Балт прокладывается через невысокий водораздел в сравнении, скажем, с тем, через который соединились Волга и Дон. Прежний водораздельный пункт поглотится колоссальным водохранилищем — от вытегорской деревни Девятины до Череповца. Белое озеро станет частью нового моря, которое затопит Ковжу и Шексну. Два мощных гидроузла — Пахомовский и Череповецкий — будут держать единый горизонт воды. На север с

водораздела через шесть шлюзов по цепочке водоемов пойдут суда к Онежскому озеру. На пути к Волге с водораздела лежит только один шлюз — Череповецкий. За его южными воротами — Рыбинское море. Словом, трасса Волго-Балта проляжет по вновь создаваемым водохранилищам.

Но все это вам предстоит еще увидеть. И тут тот самый случай, когда лучше раз увидеть, чем сто раз услышать. Вам здорово повезло. Вы сумеете в последний раз полюбоваться шлюзами и каналами «Мариинки». Они служат последнюю навигацию. На будущий год новая трасса оставит их в стороне. И еще придется увидеть вам эту рождающуюся трассу — наш Волго-Балт. Сравните тогда «век нынешний и век минувший».

Музейный шлюз

Мы привыкли верить карте больше, чем глазам своим. Как же иначе в путешествии? Десятки, сотни людей создавали ее, измеряя пространство и выверяя каждый квадратный метр земной или водной поверхности... И вдруг наша карта самого последнего издания подвела нас. И как подвела!

Доверившись ей, мы от городской пристани Вытегры повернули катер налево. Именно там, за поворотом старого речного русла, ждали нас ворота Волго-Балта — первый шлюз новой водной системы. Именно там, как подсказывала карта, было начало пути на Большую Волгу.

Спустя несколько минут слева по борту показались ворота шлюза... Но что это за ворота? Что за шлюз?

Над бревенчатой коробкой склонились древние липы. В их тени скрывался подслеповатый домик со ставнями, которые, видно, не открывались много лет. Кругом — ни души. Вот только мальчишки с удочками прошлепали босыми ногами по мостику над шлюзовыми воротами. И снова никого. Такой стариной и безнадежьем повеяло от оградительных стен, стоячей воды, дряхлых ворот и ручного вóрота, что мы даже растерялись. Вот так ворота Волго-Балта! А где же сигнальные знаки? Куда подевались привратники шлюза? Быть может, мы вовсе не туда попали?

Дали задний ход. Развернули катер в узком канале и снова очутились на Вытегре. Обратно в город плыть не стоило. Устремились вперед. Должны же найтись настоящие волго-балтийские ворота! Ведь столько мы слышали восторженных слов о новом шлюзе под номером один.

Скоро над невысоким мысом увидели трубу самоходки. Потом берег заслонил эту необычную картину: русло реки повело нас вправо... И вот мы на водном перекрестке. Зыбкая площадь принимала три стремительные улицы. Снова показалась самоходка. Но теперь ее можно разглядеть целиком — от ватерлинии до мачты. Самоходка двигалась навстречу двум башням. У фундамента этих зданий плескалась вода.

Ну, вот это другое дело. Тут уж не может быть ошибки — перед нами шлюз № 1 Волго-Балта. Бетонные башни, увенчанные рубками из стекла, колоссальные створки ворот, мост автодороги, перекинутый над водой...

Когда мы рассказали вахтенному начальнику Вытегорского шлюза Павлу Крестьянинову о том, как подвела нас карта, он широко улыбнулся, провел рукой по волосам, в которых, казалось, запуталось само солнце, и сказал:

— Так вы попали не на шлюз, а прямо в музей. Два года назад закрыли для судоходства первый шлюз Мариинской системы и передали его в краеведческий музей. Теперь он экспонат под открытым небом.

Продолжая улыбаться, Павел добавил:

— Этому шлюзу повезло. А остальные просто под воду уйдут или, наоборот, на суше окажутся, когда Волго-Балт пустят. Пойдите дальше — сами увидите.

Так мы познакомились со старыми и новыми воротами водных систем, что встали на нашем пути с Балтики на Волгу. Оба шлюза предстали перед нами как символы двух эпох. Тот, первый, принадлежал «Мариинке», честно потрудившейся полтораста лет. Этот, что позволил нам плыть дальше, только начинал свою многовековую вахту.

История «Мариинки» неотделима от той эпохи, отмеченной основанием на берегах Невы Санкт-Петербурга. Возвращение России Балтийского побережья, возникновение города-порта поставили перед Петром I проблему надежной связи новых приморских территорий с глубинной Россией. Новорожденной столице нужен был волжский

хлеб, уральский металл, вологодский лес. Поэтому в петровских планах утверждения на западных окраинах особое место отводилось водным путям от берегов Невы к Волге. Причем деятельному самодержцу рисовались не отдельные каналы, а цепь водных соединений. В его замыслах проглядываются контуры грандиозного предприятия, которое в наши дни известно как единая транспортная система пяти морей. Он пытался соединить Волгу с Доном. Он пробил судоходную вышневолоцкую дорогу от старой столицы к новой. Он посылал изыскателей, чтобы найти водный путь из Москвы на Волгу. Ему виделось единение Северной Двины с Камой через Вычегду. Даже переволакивание двух фрегатов через олонецкие леса и топи стало как бы наметкой будущей трассы Беломорско-Балтийского канала.

Первым волго-балтийским звеном стала Вышневолоцкая система. Под руководством «водяных людей» (так именовали приглашенных в Россию голландских инженеров) был сооружен сквозной путь от Твери до Петербурга. Однако он оказался слишком мелким и малопригодным для движения судов. Беды подстерегали торговые караваны за каждым поворотом. «Купецкий человек» Михаил Сердюков разработал свой вариант канала. Ему и было поручено пересоздать систему. На реках Шлине и Цне возникли шлюзы и водохранилище, расчистке и углублению подвергся сам фарватер. В итоге на пути из Москвы в Петербург пролегла совершенно новая судоходная трасса — Вышневолоцкая система. Прокоп канала между Тверцой и Цной завершал устроенное самой природой водное соединение. Этот канал, занимавший древний волок, построили люди Сердюкова в 1703—1708 годах. Пропуск первого каравана состоялся весной 1709 года.

Однако вскоре, со спадом половодья, надежды на беспрепятственное плавание развеялись. Малая вода, пороги и перекаты тверецкие да мстинские стали непреодолимы для тяжело груженных судов. Огромные камни Боровицких порогов разоряли купцов.

А Петербургу требовалось все больше хлеба, леса, камня, металла. Петра I занимают поиски более надежных водных путей. Он посылает шотландца на русской службе Джона Перри в район Белозерья. Потом сам побывал на Ковже и Вытегре (водораздел будущей Мариинской системы). И у него не было, пожалуй, сомнений в том, что

именно тут надо вести соединение, которое даст жизнь новому каналу. История, традиции, опыт поколений, мастерство безвестных русских судоходцев, знавших течение рек и умело их использовавших, — все это подсказало вариант наиболее целесообразного соединения великой реки с балтийским простором. Но начало работ по сооружению канала затянулось, а смерть Петра надолго отодвинула осуществление его замысла.

Преемники Петра на царском троне быстро забыли смелый проект. Спустя почти столетие на Ковже и Вытегре возобновились работы. Расходы на устройство системы грозили пробить основательную брешь в бюджете государства. Однако был придуман выход. Царица Мария — главноначальница благотворительных и сиротских домов обеих столиц — позаимствовала средства из петербургского воспитательного дома для скорейшей постройки канала. А Павел I в своем указе изъявил свою высокую признательность «к такому споспешествованию» и соизволил назвать будущий канал Мариинским. И, чтоб потомки не запамятовали, кому они обязаны этим каналом, на гранитном обелиске, воздвигнутом на старом соединении Вытегры и Ковжи, была высечена надпись на камне: «Петрову мысль Мария свершила».

Работы по устройству системы начались в последний год восемнадцатого века.

А в 1801 году началось возведение еще одного волго-балтийского пути — Тихвинского, завершенного через десятилетие. В 1811 году волжские суда пошли к Петербургу не кружным путем, а прямо на запад — по рекам Мологе, Чагодище, Тихвинке, Сяси и Ладожскому обводному каналу. Тихвинский путь был задуман как «скоростной» для небольших судов, доставлявших из Петербурга заграничные товары для Макарьевской, а впоследствии Нижегородской ярмарки. Эта дорога между Волгой и городом на Неве и впрямь была короче. От Рыбинска до Петербурга по Вышневолоцкой системе судно преодолевало 1250 километров, по Мариинской — 1123, а по Тихвинской — 750. Вот чем объясняется необходимость постройки третьего волго-балтийского звена.

Что касается второй дороги, решавшей проблему соединения Волги — Балтики, то строительные работы на Мариинской системе продолжались двенадцать лет. Открытие судоходства состоялось 21 июля 1810 года.

В истории отечественной и мировой гидротехники это было выдающееся событие. Еще бы! К началу XIX века Петербург оказался связанным с главной водной дорогой России тремя водными звеньями. И это произошло раньше, чем Москву и невскую столицу соединили шоссе и железная дорога. Напомним, что Мариинская система на целый век старше Панамского канала. При отсталой технике крепостнической России удалось шлюзовать две реки и соединить их каналом. Как не гордиться нам мужеством и умением соотечественников наших? Разве не достоин славы вооруженный лопатой да тачкой русский мужик, перевернувший горы, чтобы дать путь воде? За этот подвиг многие заплатили жизнью. Кровь и пот смыла с берегов вода. Но течение времени не унесло в небытие память о тех, кто создавал «Мариинку».

Бурные разливы по весне и летнее мелководье, штормы на озерах и шекснинские пороги стали на многие годы спутниками бурлаков и лоцманов, рулевых и капитанов. Мариинский путь (он начинался в то время от Рыбинска, шел по Шексне, Белому озеру, Ковже, Мариинскому каналу, Вытегре, Онежскому озеру, Свири, по Приладожскому каналу и Неве) не дал спокойной судьбы волжским судоходцам. От Рыбинска товары отправлялись на баржах. Их тянули лямочники-бурлаки. В Крохино, откуда начиналось плавание по бурному Белому озеру, грузы переваливались с барж на двухмачтовые лодки-«белозерки». При первом попутном ветре эти палубные суда, принимавшие на борт почти десять тысяч пудов груза, отправлялись к устью Ковжи. В пути их нередко настигали внезапные штормы. И тогда не многим капитанам удавалось спасти судно, команду и собственную жизнь.

Вот почему гидротехническая мысль того времени стремилась оградить речников от опасностей на озерных водоемах. Вот почему русские инженеры и техники настаивали на прорытии каналов в обход грозных озер.

Когда наконец появились обводные пути на Ладоге, Онеге и Белом озере, важная артерия стала более надежной и благоустроенной. Но она оставалась по-прежнему «тихоходной». Караваны с верхних волжских пристаней шли к Петербургу в течение всего лета. Если грузы не зимовали в пути, то такое считалось верхом судоводительской удачи. Кое-какие усовершенствования на системе стоили немногого, ибо они напоминали латание небезызве-

стного тришкина кафтана. Пока, например, строили обводные каналы, старели другие участки водной дороги. Одним из таких гибельных мест на «Мариинке» была Шексна.

Сколько препятствий чинила судоходству своенравная река! Она долгие годы была проклятием для бурлаков и коногонов. На своем ходу Шексна разбросала коварнейшие мели и гряды, опасные пороги. А разливы Шексны? Бурлацкая река выходила из берегов весной, осенью и даже в ледостав. Бечевник — узкая бурлацкая или конная тропа вдоль Шексны — не успевала просыхать. По прибрежным трясинам коноводы тянули баржи от Рыбинска до Белого озера суток десять. Эти тропы, протоптанные людьми и лошадьми, и ныне можно видеть на некоторых участках старой системы.

В девятнадцатом столетии на «Мариинке» задымили первые пароходы. Пионерами «дымного» судоходства стали череповецкие купцы братья Иван и Василий Милютины, пустившие в 1860 году по Шексне небольшой пароходик «Смелый». На такой гибельной реке это было действительно смелым предприятием. Но оно отнюдь не сделало революции в судоходстве. Милютиных никто не поддержал, ибо никто по-государственному не смотрел на роль и значение системы. Поэтому она не была устроена так, как того заслуживала. Поэтому и реконструировалась все по тому же принципу тришкина кафтана. Лишь в последней четверти прошлого века состояние водного пути вынудило царских чиновников заняться генеральным переустройством «Мариинки».

Прелюдией к этому переустройству послужило создание Ново-Мариинского канала (1887 год), который заменил прежний так называемый Соединительный канал, проходивший на водоразделе через Матко-озеро. Система получила обильное питание из Ковжского озера.

Затем на «Мариинке» начались грандиозные работы по проекту инженера А. И. Звягинцева. Они велись на протяжении почти 700 километров без перерыва судоходства. Вдоль трассы в наиболее горячее время трудилось около 16 тысяч строителей. И опять-таки вся техника состояла в основном из лопат и тачек.

После капитального ремонта общая длина водного пути равнялась 1123 километрам. По нему плавали плоскодонные суда и баржи, железные нефтеналивные баржи. На реках

осуществлялась буксирная тяга, а на шлюзованных участках — по-прежнему конная. Суда двигались со средней скоростью 32 километра в сутки.

Сквозное пассажирское сообщение было вещью невероятной. В таком виде система окончательно утвердилась как главный Волго-Балтийский путь (к тому времени Вышневолоцкую систему закрыли для сквозного движения, а по Тихвинской плавали лишь небольшие суда).

Одна из первых страниц в биографии системы послереволюционной поры — проводка в августе 1918 года военных кораблей с Балтики на Волгу и Каспий. Годы гражданской войны и разрухи привели в упадок важный транспортный путь. Но уже в 1924 году грузооборот достиг довоенного уровня. Добиться этого удалось лишь частичным переустройством системы. Однако к коренному переустройству новой системы народ приступил только после Великой Отечественной войны.

В 1952 году, до завершения Волго-Донского канала, началась переброска строительной техники с низовьев великой реки к водоразделу Вытегра — Ковжа. В 1953 году, правда, ряд обстоятельств заставил законсервировать строительство нового водного пути. Приостановка Волго-Балта продолжалась до 1954 года, когда правительство приняло решение развернуть работы в полную мощь. А через год был готов улучшенный проект нового пути.

Эти вехи истории одной из важнейших водных трасс страны заставили нас вспомнить деревянный шлюз № 1 «Мариинки», сданный ныне в краеведческий музей. И достоин похвалы тот человек, к которому пришла счастливая мысль оставить для потомков тот шлюз. Музейный экспонат поможет многим понять грандиозность наших дел, перед которой отступает величие прошлого.

Анхимовская легенда

Держась на почтительном расстоянии от винтов впереди идущей самоходки, мы продвинулись в чрево шлюза. Первый гигант Волго-Балта впустил нас в свои пределы.

Дальнейшее происходило поистине в кинематографическом темпе. Не успели мы закрепить конец за рым в бетонной стене, как за бортом вскипела вода. Катер начала поднимать зыбкая силища, поднимать наверх — к

ровному и голубому прямоугольнику неба. Тут уж, когда шлюзная камера полнится водой, не зевай! Ослабнет конец — заиграет прибой катером, ударит о бетонную стену... Не успели мы толком осмотреться в первом волгобалтийском шлюзе — пошли в стороны створки его ворот цвета воронова крыла, подала сигнал самоходка и тронулись мы за ней.

Короткий выходной канал вывел нас на водный простор, по которому вольно разгуливал ветер. Он поднял навстречу нам волну под стать озерной. Не ожидали мы такого приема. Вот, оказывается, каково ты, Вытегорское водохранилище. Широко же раскинулось. И в твоих объятиях не тесно большим судам. Ничто уж не напоминает о том, что текла тут когда-то по ступеням шлюзов тихая вытегорская вода. Где же оно, прежнее русло? Где же дедовские шлюзы? Над их воротами сомкнулась большая вода в оправе зеленых холмов. Попробуй теперь отыщи прежние деревянные камеры.

Вытегорцы советовали нам не спускать глаз с левого берега, когда мы минуем первый шлюз.

— Увидите пригорок на берегу приметный, а на нем часовенку.

Оказывается, приметен для вытегорцев тот пригорок. Молва рассказывает, будто приезжал Петр I на разведку будущего канала, останавливался на берегу Вытегры. Крестьяне со всей округи встречали царя на горе, откуда далеко было видно вокруг. И присел царь на горе отдохнуть. Узнал, что ходят по реке люди с товарами к Онежскому озеру. Говорят, что тогда-то и зародился у царя план соединения рек. Говорят еще, будто тогда-то и родилась поговорка «вытегоры-воры», ибо на Вытегре лишился государь дорогого камзола. Во всяком случае называли с тех пор гору, на которой расспрашивал Петр I крестьян о путях между Вытегрой и Ковжей, Бесединой. У ее подножия поставили вытегорцы деревянную часовенку тонкой кружевной отделки. Архитекторы утверждают, что общим рисунком напоминает она шапку Мономаха.

Один из последних путеводителей по водным путям Севера сообщает: путешественник сможет увидеть часовенку в последний раз, так как эта территория входит в зону затопления в связи с реконструкцией водного пути. Но строители не дали погибнуть прекрасному творению. Беседина гора ушла на дно. А часовенку перенесли на

другой, высокий берег. Все, кто будут и впредь путешествовать по этим местам, увидят «шапку Мономаха» на макушке полуострова, омываемого новым водохранилищем.

Мы только начали плавание по Волго-Балту, а берега, словно искусственные театральные декорации, пленили нас причудливой сменой старины и новизны. У деревни Анхимово прямо к берегу подобралась многоглавая церковь фантастических очертаний. Над высоким срубом поднялись купола.

— Интересно, сколько же их там? — сказал Борис и приник к биноклю. Он шевелил при этом губами, а лицо являло озабоченность первоклассника, который к десяти яблокам прибавляет семь груш.

Потом бинокль взял Владимир. Он насчитал сначала двенадцать, потом семнадцать, а под конец двадцать четыре луковицы. Тогда Борис решительно заметил, что это уж дело принципа. Как же так люди с высшим образованием, один из которых кандидат технических наук, не могут сосчитать, сколько куполов у церкви? В конце концов, если падение интеллекта зашло так далеко, нужно принимать срочные меры.

Через несколько минут приблизились к берегу. Экипаж готовился к экспедиции. Цель ее — считать купола.

Вблизи церковь с пустынным, заросшим травой двором производила еще более ошеломляющее впечатление. Раза четыре мы обошли вокруг высокого сруба. Ряды луковицеобразных куполов уходили ввысь, где был посажен самый большой купол. Считали их и так и эдак. Наконец сошлись на том, что у церкви двадцать глав.

Но теперь нам этого было мало. Раз уж сделали остановку, не уйдем, пока не узнаем все об этой церкви.

Постучались в ближайший дом. На крыльцо вышел немолодой человек, который, как дознались потом, прежде работал на пятом шлюзе «Мариинки», а ныне трудится на бетонном заводе. От Ивана Сидоровича Мартынова мы и услышали рассказ о дивном диве — церкви в деревне Анхимово.

...Один анхимовский крестьянин нанялся к купцу тянуть лодки до Онеги. Решил он уйти из дому, поискать счастья да богатства на других реках. И не хотел возвращаться, пока не наживет больших денег. Остался за хозяина в доме малый сын.

Много лет скитался в чужих краях анхимовский мужик. Счастье наградило его удачей. Но не торопился он домой. Все мало денег было ему. А тем временем сын подрос. Стал молодец молодцом.

И вот однажды по деревне проезжали вельможные гости из столицы. Сильно торопились куда-то. Да так, что всех лошадей заморили. И принялись слуги отбирать у крестьян коней. Пришли в дом мужика, который ушел счастья искать. А сын его не дает лошадь.

— Не дам! — отвечает смело. — Батя не велел.

Пригрозили ему плетками. А он на своем стоит. Тогда приказали в тот же час казнить ослушника, забрали лошадь и ускакали. Вернулся анхимовский мужик домой. Узнал, что сына потерял, пока богатство наживал. В тот же день выложил все деньги да золото и сказал мужикам: ставьте церковь на удивление людям. Да так ставьте, чтоб другую такую не сумел никто построить...

Верно или нет молвит легенда, но поставили у реки Вытегры русские мастера церковь, подобную которой сработали потом только в Кижах на Онежском озере. Редчайшим памятником русского деревянного зодчества, вдохновенной купольной сказкой величают анхимовское диво. Мы видели надписи на иконостасе. Одна из них гласила, что при реке Вытегре в 1708 году была освящена эта церковь. На досках остались имена плотников, строивших храм. Да, именно плотников. Ведь вся церковь от фундамента до последней маковки — сработана топором. Без единого гвоздя. А церковь — современница Ленинграда. Она пережила «перепоставление на каменный фундамент». Но и теперь меж бревнами волосок не пройдет. Вот какова сила русского дарования! Создатели ее — местные крестьяне. Некоторым к исходу строительства перевалило за восемьдесят лет. И этим старикам под силу оказалось создать истинный шедевр — двадцать куполов, освященных самой поэзией. И расположить их так, что с первого взгляда не сосчитать.

Привратник водного дворца

Второй шлюз Волго-Балта встретил нас сомкнутыми воротами. Видимо, сверху, с водораздела, спешил «пассажир» или самоходка. И встречным водным путникам

приходится ждать его. А сколько — неизвестно. Может, рискнуть подплыть к воротам шлюза поближе и разглядеть их?

Курсирование вблизи шлюза — дело в общем-то недозволенное. Но слишком велико искушение, если не пощупать сами ворота, то уж непременно разглядеть как следует.

Вблизи ворота удивительно велики. Чтобы увидеть их верхний край, пришлось задирать голову. Отсюда, с воды, они казались прямо-таки сказочными. Уж не в такие ли неприступные врата заколдованных замков стучался копьем сказочный богатырь?

Впрочем, сказочные масштабы совсем не мерило для таких сооружений. Фантазия предков утратила характер чуда. Ныне более понятны космические сравнения и величины. Правда, мы не станем утверждать, будто поражающий величиной водный дворец Волго-Балта удивляет какими-то неземными линиями. Лучше скажем так: у этого дворца самые большие в мире ворота. Кто в этом сомневается, пусть устроит выставку ворот всех времен и докажет обратное.

Долго не отворялись многотонные створки ворот. Но мы не стали, как добрый молодец из сказки, обращаться за помощью к волшебнику, чтобы тот побыстрее впустил нас в крепость на воде. У «волшебника» свои дела. Сидит он в одной из четырех застекленных башен. И уж, конечно, не услышит нашей мольбы. И нам ничего не оставалось другого, как пристать к берегу и предаться безделью.

Говорят, ничегонеделание не рождает больших мыслей. Мы не согласны с этим. Во всяком случае в те минуты созрел у нас план овладения шлюзом не с воды, а с суши. Готовность экипажа идти на приступ — стопроцентная. Но кому же оставаться в катере? Бросили жребий. Ему угодно, чтобы на штурм пошел Борис.

Он глотнул из термоса вчерашнего чаю, видимо для храбрости. Потом выбрался на берег и, насвистывая что-то воинственное, ринулся вперед. Вернее, не вперед, а вверх по ступенькам, что вели на первую башню шлюза.

Один лестничный марш позади, другой, третий, четвертый... А он только достиг верхнего края шлюзовых ворот. Остановился, перевел дух, с грустью поглядел

вверх, где виднелся балкон из стекла, потопал дальше... Триста семьдесят девятая ступенька была последней.

Она привела в рубку со стеклянной стеной. В квадратном помещении — шагов пятнадцать по диагонали — трое: девушка и двое парней. Склонившись над пультом, они о чем-то жарко спорили, как умеют спорить только люди технического склада ума. Перед ними лежали схемы, логарифмическая линейка, справочники. И они вели дискуссию на языке цифр и формул. Девушка в очках нервно покусывала кончик карандаша. Один из парней — тот, что в спортивном свитере, — быстро выводил в тетради столбики цифр. Третий лаконично и спокойно парировал возражения товарищей, изредка поглядывая через стеклянную стену рубки.

По всему было видно, что гость пожаловал явно не ко времени. Это, кстати, не сложно было прочитать на лицах молодых людей. Но, увидев в руках пришельца мандат путешественника — крейсерскую книжку с доброй дюжиной печатей горисполкомов, пристаней и сельсоветов, — ребята подобрели. Старший из них — парень в кителе речника, который назвался Виктором Перевощиковым, — заметил:

— Отлаживаем управление шлюзом. Автоматика проверяет наши инженерные силенки.

— А давно ли работает шлюз?

— Вот в этом гроссбухе, — и Виктор достал с полки вахтенный журнал шлюза № 2, — вся история нашего водного дворца. Тут и записано, что семнадцатого мая 1961 года через шлюз Белоусовского гидроузла впервые прошли суда со стороны Балтийского моря. Даже перечислены названия и типы судов. Первым упомянут теплоход «Сусола»...

— Памятная страничка, — добавил Сергей, товарищ В. Перевощикова, парень в спортивной куртке. — Правда, мы тогда не работали еще на Волго-Балте: госэкзамены в техникуме сдавали.

По первым словам, по жестам или интонации нельзя было не заметить, что ребятам нравится шлюз. Они рассказывали об устройстве гидросооружения, о новой технике, которую конструкторы заставили служить речному транспорту, об архитектурном ансамбле построек.

— Какое сооружение! Вы посмотрите: сверху это особенно внушительно выглядит! Правда? — говорил

Виктор. — Одна площадь воды в нашем бассейне около двух тысяч квадратных метров.

Действительно, из рубки — с высоты птичьего полета — видишь шлюз во всем его великолепии. Да, в этом «аквариуме» могут плавать не только речные, но, по-видимому, и морские «рыбки». Каков размах! Таких катеров, как наш, уставилось бы в длину, пожалуй, не один десяток. Впрочем, что для такого гиганта речной катерок. Пять старых деревянных шлюзов «Мариинки» встали бы здесь. И еще бы место осталось.

Ребята сыпали цифрами, которые, по их мнению, лучше всего аттестуют их шлюз. Каждая из четырех створок шлюзовых ворот весит, оказывается, сорок тонн. А в бетонном теле шлюза скрыто столько всевозможных проводов, что если их вытянуть по прямой, то из конца в конец придется идти пешком часа четыре. А с какой гордостью они отзывались об автоматике!

— Она тут у нас полновластная хозяйка. Пока немного капризная, но толковая хозяйка. А придет время — на всех семи шлюзах Волго-Балта будет введено дистанционное управление. Операторы из Вытегры будут руководить транспортным конвейером на канале.

Как, однако, далеко шагнула наша техника! Дерзновенная мысль оставила далеко позади образцы гидротехнического искусства прошлого. То, чем по праву гордились наши деды, теперь достойно лишь музейного зала. Право, куда тягаться деревянным шлюзам «Мариинки» с сооружением, которое действует как завод-автомат? Достаточно однажды увидеть те, прежние шлюзы, чтобы оценить эти, современные агрегаты на воде. Там ворота отворялись с помощью мускульной силы, когда створники налегали на ворот. Тут одно нажатие кнопки на пульте — и судну открыт путь. Там средней величины самоходка едва умещалась в камере. Тут хоть полдюжины таких самоходок можно пустить в шлюз. Сравнения можно бы продолжить. Но все они будут не в пользу прошлого века. Может, поэтому трое молодых людей у пульта управления так поэтизировали техническое совершенство своего шлюза.

Несомненно, их сердца были отданы технике. Но они не были теми «физиками», которым чуждо чувство прекрасного. Когда разговор зашел о том, что современная

техника Волго-Балта получила новые одежды, все трое сказали немало лестных слов по адресу архитекторов.

— Я думаю, что лет через двадцать лицо нашего шлюза будет таким же привлекательным и свежим, как сейчас, — заметил Виктор. — И вовсе не потому, что шлюз еще нов и светлые краски облицовки не успеют постареть. Заметьте другое: линии всех построек очень современны, шлюзы просты и экономичны в эксплуатации.

Тут нет громоздких эмблем, которые встретишь на Волго-Доне. Башни сооружены из железобетона, который исключает лепку и украшательства. Неяркая северная природа, среди которой поставлен шлюз, подсказала архитекторам простоту и величественность наряда водного дворца.

На втором волго-балтийском шлюзе многое достойно удивления. Но пожалуй, самым поражающим была молодость тех, кто стояли у пульта управления сложнейшим гидротехническим сооружением.

Старший в рубке — оператор Виктор Перевощиков — безнадежно молод. Даже форменная фуражка и новенький китель с сияющими пуговицами не делали его старше двадцати лет. Он получил диплом в Ленинградском речном училище, когда первые сооружения Волго-Балта вступали в строй. О новом канале в училище не читали еще лекций. На экзаменах будущему гидромеханизатору не довелось разбирать достоинства шлюзов, плотин, береговых укрепительных сооружений. О производственном опыте и говорить нечего. Откуда он у двадцатилетнего юноши? Но Виктор попросил комиссию, ответственную за распределение молодых специалистов, направить его на Волго-Балт. Молодому специалисту дали возможность сначала познакомиться с «Мариинкой» — с одним из ее древних шлюзов. В лоции он значился под № 22. Более старое название у него было другое — святой Павел. Так подружился Виктор Перевощиков со святым Павлом у деревни Девятины. В начале нынешней навигации доверили встать за пульт управления вторым шлюзом Волго-Балта. И теперь привратник водного дворца встречает и провожает суда, идущие по Волго-Балту.

...Когда «Горизонт» вошел в шлюз и ворота сомкнулись за кормой, откуда-то сверху слетел знакомый юно-

шеский голос, который не смогла изменить радиотрансляция:

— Начинается наполнение шлюза. Следите за швартовыми.

Это «привратник» водного дворца встал к пульту управления.

Скоро уровень воды в камере повысился до обычной отметки. Значит, мы поднялись еще на 13,5 метра над уровнем Онежского озера, продолжая марш к волго-балтийскому водоразделу. Потом вспыхнул впереди зеленый светофор. Отвел в сторону длинную руку автодорожный мост. Путь свободен. Перед нами еще одно водохранилище — Белоусовское, которое заняло свои берега совсем недавно.

А в это время в застекленной головной башне шлюза оператор В. Перевощиков присел, наверное, к столику, раскрыл вахтенный журнал и записал: «14 час. 55 мин. Шлюзовались буксир «Стрепет» и катер «Горизонт», идущие снизу». Значит, попал наш катер в разряд кораблей, которые освоили два новых шлюза Волго-Балта.

Стрелы кранов над «Вытегорской Швейцарией»

Третий шлюз на нашем пути — копия того музейного, что встретился у Вытегры. По прежнему счету он десятый. И все суда, торопящиеся с Онежского озера на Волгу, останавливаются у его ворот. Дальше им идти не по Волго-Балту, а по старой Мариинской системе, ибо новая водная дорога еще не достроена.

После новых шлюзов этот, деревянный, воспринимаешь как нечто нереальное. Ощущение такое, будто попал на съемку фильма из жизни речников восемнадцатого века. Представьте деревенский пруд, в котором плавают не гусиные стаи, а небольшие суда. Так вот это и будет водоем перед шлюзом № 10 — место, где буксиры или самоходки ждут очереди войти в деревянную камеру. Ворота ее дырявы как решето. Вода сквозь щели бьет миниатюрными водопадами. Смотришь на журчащие потоки и спрашиваешь себя: а сумеет ли когда-нибудь камера шлюза наполниться водой? Но лицо нашего соседа по стоянке — рулевого с буксира «Стрепет» — безмятежно.

В домике рядом со шлюзом тоже спокойствие. Под березами — современницами Полтавской битвы — шлюзовщики допивают из пузатого самовара послеобеденный чай. Они-то уж все знают наперед: скоро ли откроются ворота, кто войдет в камеру первым, какие суда на подходе. Из палисадника видна им мачта танкера. Он идет с Волги. И заметен как человек, стоящий на верхней ступеньке лестницы. Пока танкер не пройдет этот шлюз, нет пути ни «Стрепету», ни «Горизонту». Только тогда оторвутся от самовара шлюзовщики. Налягут на жерди вóрота, раздвинут ворота и откроют нам путь. Молодой парнишка — рулевой со «Стрепета» бросит на берег чалку, поздоровается с рабочими шлюза, назвав каждого по имени-отчеству. Долго потом будет полниться камера водой, что пришла с водораздела. Успеют речники и привратники шлюза расспросить друг друга о здоровье, о новой кинокартине, что идет в Вытегре, о ценах на молодую картошку, о заработках на строительстве Волго-Балта... А когда бревенчатые стены, осклизлые и тронутые дряхлостью, зальет вода и проскрипят верхние ворота, распрощаются молодой рулевой и древний старик — начальник водного полустанка.

Но мы не пойдем через шлюз № 10. Войти в него — значит отдаться во власть старины, не увидеть рождения новых шлюзов и каналов, трасса которых идет слева по высоким живописным холмам. Стройка видна из старого канала. Строительные краны взобрались на самые высокие кручи. Кажется невероятным, как можно строить гидроузел на такой возвышенности? Но именно на те высоты по воле проектировщиков должна прийти большая вода!

Мы оставили «Горизонт» у десятого шлюза и отправились на стройку пешком. К строящимся шлюзам — третьему, четвертому и пятому — по воде не добраться. Туда ведет только шоссейная дорога. Коробки будущих водных дворцов стоят на земной тверди среди дикого вологодского леса.

Чтобы увидеть новые сооружения, пришлось совершить горное восхождение — подняться от исконного русла Вытегры на высокую лесистую вершину. Перед нами возникла панорама «Вытегорской Швейцарии», как называют здесь высоты, живописно поднявшиеся над долинами. Отроги Андомской и Мегорской возвышенностей

создают уголок редкой красоты. Крупные холмы, меж которыми пролились ручьи, ложбины, наполненные прохладой, царственно строгие леса, великое множество валунов, будто совсем недавно тут прошел каменный град, — такова «Вытегорская Швейцария», куда пришли строители Волго-Балта. На крутом балтийском склоне нового водного пути они ставят три камеры шлюзов, скомпонованных в одном гидроузле. Между серыми коробками прорыты уже два канала, каждый длиной не более километра. За башнями дальнего шлюза котловина, в которой на будущий год разольется обширное водохранилище.

Таким Новинковский гидроузел предстал перед нами с высочайшей точки «Вытегорской Швейцарии». Но это лишь общий, черновой рисунок незавершенного гидроузла. А какой будет эта ступенька северной лестницы Волго-Балта завтра?

Мы миновали две такие ступени. У первой, вытегорской, что лежит на тринадцатом километре трассы, нижний бьеф находится на уровне Онежского озера. Плотина гидроузла сдерживает напор воды в тринадцать с лишним метров. В состав гидроузла входят земляное напорное сооружение, водосброс, совмещенный с ГЭС, шлюз № 1 и мост автодороги. Вторая ступень — Белоусовский гидрокомплекс на двадцать четвертом километре трассы. Нижним бьефом его является Вытегорское водохранилище длиной 8,5 километра. Максимальный напор на плотине почти тот же, что и на вытегорской. Водосброс также включает ГЭС. В комплекс сооружений входит шлюз № 2. Новинковский узел — третья ступенька на волго-балтийской лестнице. Нижним бьефом будет служить Белоусовское водохранилище. В этом месте плотине придется сдерживать внушительный напор воды. Через водосброс поток будет мчаться со скоростью 45 метров в секунду. Севернее Новинковского комплекса займет приготовленное для него ложе водоем. «Вытегорская Швейцария» обзаведется искусственным озером.

Говоря о Новинковском гидроузле, мы часто повторяли слово «будет». Тогда в его шлюзы и каналы еще не пришла вода. Строители ходили по дну будущих сооружений. Но, когда писались эти строки, газеты сообщили о событии, свидетелями которого нам, увы, быть

не пришлось. Что это за событие? Весьма радостное для строителей и речников. И, если хотите, историческое. Вдумайтесь только в эти строки: «В 10 часов 30 минут 2 ноября 1963 года началось перекрытие реки Вытегры в створе Новинковского гидроузла. Тем самым прекратила существование Мариинская водная система, сооруженная свыше полутора столетий назад».

Значит, не стало больше Вытегры, которая спокойно текла с водораздельных высот к Онежскому озеру. Вместо этой труженицы-реки протянулась цепочка водохранилищ. Придется географам переделывать карты Вологодского края. Старой системе пришлось стать памятником самой себе. Ведь вода пошла по новому руслу.

Шестой бастион

К последнему шлюзу на северной лестнице Волго-Балта привели нас колышки. Те самые, что ставят строители для обозначения будущей трассы. От начального до самого крайнего прошагали сначала лесом, потом по кручам, а под конец — болотцем.

Нелегко было нам, привыкшим к зыбким, но в общем-то ровным водным путям. Пришлось шагать по бездорожью, через дикие, заросшие, заваленные валунами места. Уж бросить было решили это занятие — считать вехи, взбираться на холмы, вязнуть в песке или месить ногами грязи великие. Только упрямство вело вперед. Ведь нам сказали, что эти колышки — пунктирная линия будущего канала, подходящего к шестому шлюзу. И с трудом верилось, что будущим летом тут прольется глубоководный канал.

Вероятно, каждый на нашем месте имел бы право удивиться, попав на самое дно будущего шлюза — шестого по счету на Волго-Балте. Нас встретил напористый ритм стройки. Мы попали в атмосферу, чуждую праздности. Каждую секунду вокруг нас свершалось что-то новое. В стремительном трудовом потоке не было пауз. Огромный кран, «переросший» высоченную бетонную стену, двигался рядом с нами. Из кабины его, вознесенной к небу, девушка в белой косынке недвусмысленно показывала дерзкий кулачок нерасчетливому шоферу МАЗа —

возчику бетонных монолитов. На фоне голубого неба, изрешеченного конструкциями, сварщики-верхолазы высекали ослепительные фейерверки. Огонь в небе. И огонь на земле. Можно подойти к огромному костру, в который рабочие подбрасывают строительный мусор. Будто завтра в шлюз придет вода и нужно приготовить ей чистое дно. Рядом с нами трое дюжих парней раскалывали пневмомолотками неподатливый камень. И эта оглушительная дробь патетически звучала, вливаясь в русло приподнятой строительной оратории.

Стройка не завод. На нее пропуск не нужен. Мы вошли сюда беспрепятственно. Нас приметили как гостей. Тут ведь каждый человек на виду. Старый рабочий у костра, где тлел строительный мусор, спросил:

— Ищите кого, что ли?

— Да. Старшего бы нам найти.

— Прораба? Так вон у машин с шоферами. Самый приметный он у нас.

И верно, нельзя не приметить этого человека: высок, плотен, смугл от загара. И совсем молод. Познакомившись со старшим прорабом Петром Пироговским, спросили его:

— Мы стали считать, рабочие скольких специальностей трудятся на стройке шлюза, да сбились. Подскажите.

Не задумываясь, Петр начал перечислять:

— Крановщики, экскаваторщики, бульдозеристы, шоферы, трактористы, газорезчики, плотники, электросварщики, бетонщики, опалубщики, монтажники... И кажется, все, — не совсем уверенно закончил он.

— А люди какой специальности самые важные на стройке?

— Все.

— Так уж и все?

— Да вот взять хотя бы шоферов... Большое дело вершат — дно нам чистят.

Мы подошли к одной из машин, что ждала своей очереди стать под погрузку у экскаватора. От радиатора шло тепло, как от разгоряченного скачкой коня. Фары залеплены грязью. Номер едва различим. Дверца кабины открыта. Сиденье пусто. А у смотрового стекла алый треугольник флажка, на котором три слова: «Ударник коммунистического труда».

— Чья машина? — спрашиваем старшего прораба.

— Это из бригады Владимира Александровича Лущака. Одна у нас бригада с красными треугольниками. А кто водитель? Не скажу, правда.

Через несколько минут к МАЗу подошел невысокий парень в кепочке, с живым лицом и синими-пресиними глазами. Вскочил на подножку.

Один из нас попросился к водителю в кабину. Разве не интересно сделать рейс-другой с одним из лучших водителей стройки? Мы, правда, не были знакомы с бригадиром Лущаком, но старший прораб с большим уважением произнес его имя. Наверное, не зря. А этот парень из его бригады. И его машина ходит под флагом, авторитет которого не поставишь под сомнение. Стоит, пожалуй, посидеть рядом с этим симпатичным шофером из бригады Лущака. В конце концов много пришлось плавать на катере. Почему бы теперь не поездить на машине.

МАЗ взревел, будто пробуя крепость голоса. Подъехал к земляному холму, на котором стоял экскаватор. Тот зачерпнул грунт трехкубовой пригоршней и опустил ее в кузов. МАЗ вздрогнул, будто человек, взваливший на спину куль зерна, и плавно покатил за пределы котлована.

Только после этого удалось познакомиться одному из экипажа «Горизонта» с хозяином машины. Его звали Александром — Александром Ениным. На просьбу рассказать о себе он ответил так:

— А что рассказывать? Жизнь у меня короткая, как дорога до карьера. Родом вытегорский. Правда, вырос в другом краю, но тоже прионежском. Отец, сколько помню, на лесосеке работал. И я с ним. Успел уж в армии послужить. После демобилизации на лесосеку не потянуло. Кончил курсы шоферов — и на Волго-Балт.

Прибыл в Вытегру в полной солдатской форме. Только без погон, конечно. Мне же в автохозяйстве первый приказ вручают: бери старенькую трехтонку и трудись.

А пора тогда трудная на стройке была. Волго-Балт только-только начинался. Нелегко дело на ноги становилось после консервации. Помню: в котлованах вода, заводы целы наполовину, механизмы, почти все, увезти поторопились, а без них как без рук. Рабочих не хватало. Жилья — тоже. Некоторые бежали со стройки. Крепости душевной не хватило.

В то время приехал на Волго-Балт Володя Лущак. Тоже, как и я, демобилизованный. Вместе с ним другие ребята — чуть ли не всем взводом прибыли. По комсомольским путевкам. Начал Лущак сколачивать бригаду шоферов. Многие ему поверили. Потому что Володя коммунист, солдат. Я записался к нему.

Сразу авторитет завоевали на стройке. А нам одно задание труднее другого давали. Все осилили. На втором шлюзе работали. Каналы помогали вести. Целые горы грунта перевезли. А одну гору песчаную до основания «съели», на ее месте сейчас озерко.

Потруднее тут, на шестом шлюзе, пришлось. Осенью прошлого года дали бригаде задание в короткий срок вывезти грунт из котлована, где сейчас коробку шлюза поставили. Приступили рыть котлован, а в него грунтовые воды пришли. Глубже взяли — со дна фонтаны холодные ударили. Но не бросать же дело! Проложили временные лежневые дороги. Плохо держали они тяжелые машины. А Володя Лущак и тут так организовал дело, что бригада полторы нормы в день выдавала.

В общем я так скажу: легкой работы не было. Особенно зимой. Нынче она лютая стояла. Ребятам досталось. Мне-то, может, поменьше. Почему поменьше? Отослали меня в Минск принять новенький МАЗ. Получил, проверил автомобиль. Машина что надо! Потом своим ходом из Минска пришел на Череповецкий гидроузел — на засыпку плотины. А бригаду тем временем на помощь послали на ту же плотину. Сквозь пургу и заносы пробивались от Вытегры к Шексне. Несколько суток шли. Володя Лущак впереди. Он у нас всегда за самое трудное берется. Недаром его на двадцать второй партийный съезд делегатом от стройки посылали. Так вот... Отсыпали мы череповецкую плотину. Не видали вы ее? Махина! Серьезной работы от нас потребовала. Десять километров с грузом ходили и столько же порожняком. А таких рейсов — двадцать в день. Самое малое — шестнадцать. Меньше не выходило. А норма — восемь рейсов. Торопиться надо было. Плотина-то сильная. Теперь вот воду великую держит.

Скоро уж добьем шестой шлюз. Куда потом? Понятно, на другую стройку. В Молдавии, слышал, канал будут вести. А может, на Печору подамся. Там, говорят, интереснее. Большое дело — Волге воды добавить из север-

ных рек. В общем не знаю, куда поеду: на юг ли, на север. Куда бригада решит, туда и двинем.

Пока один из нас совершал рейс в кабине МАЗа, украшенной алым треугольником, другой расспрашивал старшего прораба о будущем шлюзе.

— Шестой бастион Волго-Балта одолеть не так-то просто, — говорил Петр Пироговский. — Этот шлюз — самое мощное гидротехническое сооружение на канале. Когда делали под него котлован, пришлось выбрать больше миллиона кубометров грунта. Целая пирамида Хеопса. А сколько надо уложить железобетона, сколько потребуется смонтировать металлоконструкций! Тут счет идет на тысячи кубометров и тонн. И шлюз надо построить быстрее чем за два года.

Когда разговор заходит о трассе канала, который ляжет на водоразделе, П. Пироговский вспоминает Девятинскую «лестницу» шлюзов на старой системе. Ее построили при реконструкции «Мариинки» в последнем десятилетии прошлого века. Прорыли тогда через известковую гору короткий канал, который нарекли Девятинским перекопом. Эта щель в горе, куда провели воду и где поставили шлюзы, считалась венцом отечественной гидротехники. А эта полуторакилометровая трасса с шестью шлюзами достойна смелых эпитетов. При ее устройстве вынули 776 000 кубических метров грунта. Дно канала было заложено на 23-метровой глубине. На трассе работало в среднем 1200 человек, 500 лошадей.

— Да, вот по лошадям мы явно отстали, — заметил старший прораб. — Нет у нас на стройке ни одной. И тачек тоже у нас ни одной. Зато у нас «другие» тачки, самоходные, да и повместительнее — МАЗы. И в баржах у нас строители не живут, как семьдесят лет назад, а в благоустроенных поселках! Что же касается внушительных цифр прежнего строительства, то я так скажу: двух пустых шлюзов Волго-Балта хватит, чтобы уместить все, что вырыли когда-то на Девятинском перекопе. Да и поглубже наши сооружения дедовских. Вот тут уж не придется пройтись будущей весной: поднимется над шлюзом мощная толща воды. Ну, а главная особенность шестого шлюза в том, что он последний на северной волго-балтийской лестнице. Вместе с плотиной, что у Череповца, придется ему держать единый горизонт воды. Представляете, какой будет напор на ворота шлюза!

Этот напор превзойдет на треть тот, который прежде считался предельным. Вот и решайте, где настоящее чудо гидротехники.

Произнес это старший прораб просто, по-будничному. И совсем не был похож на всезнающего гида. Ведь Петр Пироговский знал о том, что говорил, не с чужих слов.

К водораздельному гребню

С гигантской строительной площадки у небольшого селения Пахомово, где воздвигался сложнейший комплекс гидросооружений, названный по имени скромной вытегорской деревушки, мы повернули вспять.

Жаль было уезжать из мест, над которыми день и ночь стоит гул моторов и полыхают зарницы электрических пожаров. Мы только-только раскусили суть грандиозного замысла переделки природы, увидев, как запросто сдвигают люди земляные холмы, прорывают каналы среди топей и болот, переливают воды озера в Вытегру. Темпы стройки, поражающие масштабы ее, армада техники и, конечно, люди, что ведут решительное наступление на природу, — все это не могло не полюбиться. Хотелось продолжить путешествие по сухопутью дальше — к водоразделу, где другая строительная армия ведет нелегкий и напряженный бой за Волго-Балт.

В сущности не представляло большой сложности пройти или проехать на вездеходе по будущей трассе канала. Каких-нибудь полдня достаточно, чтобы добраться от Вытегры до Ковжи, которая течет с водораздельного гребня в обратную сторону от своей соседки. Но мы решили продолжить путешествие по старой водной дороге. И не потому, что была нам так мила «Мариинка». Пока только по прежней системе можно плыть к водоразделу, а оттуда дальше — к Волге. Кроме того, плавание по древней водной дороге обещало много интересного. «Мариинка» доживала свой век. Нынешняя навигация для нее последняя. Следующим летом тут не пройти. Может быть, мы будем последними, кто пропутешествует по старой системе и увидит ее хлопотную работу.

Словом, мы вернулись с Пахомовского гидроузла к старому шлюзу № 10. Там на спокойной воде нас поджидал «Горизонт». За несколько дней мы успели соску-

читься по нему. Как было б здорово, если наш катер умел «ходить» по суше. Тогда бы не пришлось нам расставаться с ним. И на воде, и на берегу служил бы домом и походной лабораторией. Увы, такая амфибия существует лишь в воображении путешественников и изыскателей.

Итак, мы начали марш по Мариинской системе. Начали только теперь. Ведь до этого мы плыли по готовому участку Волго-Балта. Карта подсказывала, что до водораздела всего 36 километров. Зато шлюзов здесь порядочно — двадцать! Выходит, почти через каждые два километра придется шлюзоваться. Вот так лестница!

Первым маршем этой лестницы для нас был тот, который вытегорцы называют Марковским. У старого шлюза № 10 отчетливо просматривалась именно «лестница», которую на шлюзовских каналах можно лишь воображать, но не видеть, поскольку шлюзовые камеры отодвинуты друг от друга на большие расстояния. Серия марковских шлюзиков так поставлена, что на глаз определишь, насколько один выше другого.

Из одного микромира (тут масштабы против волго-балтийских уменьшены во много раз) попадаешь в другой. Очередной участок шлюзовского пути — тот самый Девятинский перекоп. Но здесь уж забываешь про шлюзы с теми же щелеватыми воротами и ветхими бревнами, схваченными скобами, с достопамятными во́ротами, забываешь про невероятно узкий канал... Все это уступает место сильному впечатлению от природы, которая позволила себе тут вволю пофантазировать.

От удивления мы привстали со своих сидений, когда вдруг увидели впереди ущелье с известняковыми осыпями на крутых лесистых склонах. Из ущелья сливалась вода, шумная и стремительная, как горный поток. Нет, не по природному руслу идет он сверху. Направил его человек, разрубивший меловую белую гору надвое.

Но самая захватывающая панорама открывается не с борта катера, а с вершины прибрежной горы. На просторы прионежские — изумрудные леса, голубые чаши озер, хмурые возвышенности, нити рек из чистого серебра — глядится свободно. Говорят, с вершины искусственного ущелья можно увидеть при восходе Онежское озеро. Так ли? Судить не станем. Горячая полуденная дымка завесила от нас северный край неба.

Хорош знаменитый перекоп, сооруженный на исходе прошлого века. Ну что ж, инженерная мысль тут действительно достигла вершин высокого искусства. Достойны похвалы и строители, осуществившие смелый замысел спрямления Вытегры. Стены перекопа достигают в иных местах сорока метров. И щель пробита в твердых породах. Но это история перекопа. А каково его будущее? Новый канал оставит его в стороне. Однако чудесное место не утратит своей прелести, поскольку воды одной из речушек пустят по рукодельному ущелью.

Девятинский перекоп настолько очаровал нас, что захотелось узнать, откуда у него такое имя. Тем более что в названии угадывалось слово «девять». Один шлюзовщик не совсем научно, но весьма убедительно растолковал нам следующее:

— Когда проходили шлюзы святой Борис и святой Павел — это по-теперешнему счету двадцать первый и двадцать второй будут, — на левой руке при взгорье Девятины были. Так? Вот, значит, по деревне и перекопу название дали.

— А откуда у деревни имя такое? — допытывались мы.

— В старину, говорят, одна крестьянка три раза родила по три сына. С тех пор и величают Девятины деревней девяти сыновей. Даже церковь там поставили девятиглавую.

В верхнем течении характер Вытегры уж не тот, что прежде. Бежит поток, волнуется, реже встречая искусственные преграды. Будто радуется вольному течению. Берега схожи с вологодским кружевом в легких задумчивых линиях. А особую красу различаешь, когда лес подступит к самой воде. За придвинувшейся чащей угадываются щедрые лесом дебри. Сойдешь на берег — и попадешь в глушь без наезженных дорог.

Но вот торжественное безмятежье берегов нарушает паровозный гудок. От самого Ленинграда не слышали такого гудка. Его нетрудно спутать с сигналом теплохода. Откуда же в здешних местах паровоз? Ведь железная дорога проходит от «Мариинки» в доброй сотне километров.

Об этом полюбопытствовали мы, пристав к Белоручейской пристани. И стало ясно нам, откуда прикатил в эти бездорожные места локомотив. Несет он службу,

оказывается, в местном леспромхозе — таскает бревна по узкоколейной ветке из недр таежных к Вытегре. Днем и ночью пыхтит этот паровоз на единственной в этом краю железной дороге. Составы свежерубленого леса доставляет на нижний склад леспромхоза. Там бревна, или хлысты, как профессионально выражаются лесорубы, ложатся на цепной конвейер, который сбрасывает их в воду. А в гавани склада сплачивают лес или грузят сразу на суда.

Белоручейский нижний склад — это Игарка в миниатюре. Те же баржи, по «макушку» загруженные бревнами, досками или поленьями. Те же ленты плотов, протянувшиеся вдоль берега. Тот же неистребимый и хмельной запах смоляного ствола. Те же штабеля бревен, что ждут водяных возчиков. Те же краны, готовые поднять нелегкую ношу. Те же солидные буксиры под парами. Они, эти буксиры, неторопливы потому, что им предстоит далеко тащить плоты и баржи. Может, на Онегу, а может, в Череповец. Словом, все тут как в настоящем порту, откуда дерево начинает путешествие к столяру и строителю, шахтеру и бумажнику. Только масштабы, конечно, не те. Впрочем, люди, которые берут лес у прозрачного Белого ручья, уверены, что их леспромхоз только набирает силы.

— Приезжайте к нам годика через три-четыре. Не узнаете нашего поселка: станет городом. С новым названием: Белоручейск. И леспромхоз вырастет. По-новому заставит нас работать Волго-Балт, — говорил нам Михаил Юринов, мастер лесоучастка.

В получасе хода от будущего центра лесной индустрии лежит Волоков Мост — стариннейшее вытегорское поселение. Оно значительно старше «Мариинки». Когда-то в этих местах Вытегра была так маловодна, что лодки едва протаскивали. Приходилось купцам подряжать окрестных мужиков. Перегружали те товары с челнов на подводы, перевозили посуху грузы волжские, чтобы снова наполнить лодки в том месте, где река силу брала.

Восемнадцать ступенек отсчитали мы, двигаясь к водоразделу. В восемнадцати старых шлюзах бросали чалки, здоровались со шлюзовщиками, теснились в деревянных камерах, ожидая, когда они наполнятся до краев пришедшей сверху водой. И вот заметили мы: вода, что поднимала нас на водораздельные выси, стала терять прежний цвет. Там, в нижних шлюзах, посмотришь за борт

и увидишь: пора тебе бриться или нет. Матовым зеркалом в деревянной оправе стояла там вода. Тут же катер стоит в рыжей гуще. Будто в шлюз слили плохой кофе. Что случилось с Вытегрой?

У этой загадки оказалась и разгадка. Когда на подходе к старой деревне Верхний Рубеж мы увидели целые эскадры земснарядов и землечерпалок, все стало ясно: «мутят воду» в Вытегре строители, углубляя дно реки. Потому и бежит она в русле шоколадным потоком. Шлюзы здесь не так часты. Отстаиваться воде негде.

Потом гидрокорабли пошли непрерывной чередой. Вот старенькая землечерпалка эпохи Волго-Дона стоит под береговым обрывом. Скрежещут ее ковши, полня грязью наливную баржонку. Чуть дальше, средь реки, красуется земснаряд. Он похож на крупный пассажирский теплоход, идущий в первый рейс. Его трубы белы как снег. В окошках кают свежие занавески. Палуба просторна, словно не палуба, а танцплощадка. И весь он чистый и отмытый, хотя занимается грязным делом — сосет жижу донную. А справа на болотистом берегу торчит над осокой рубка третьего. Этот режет напрямки... Попробуй реши, какая машина старое русло углубляет, а какая новую трассу ведет.

А в стороне от каравана дноуглубителей покачивались на волнах плавучие общежития и домики.

Плавучие дома. Они все разные — синие, зеленые, красные. Только бело-красные спасательные круги по бортам одинаковые. В домах множество комнат-кают, кухни, красные уголки, коридоры, балконы, веранды. Здесь отдыхают перед сменой главы семей. Их жены стряпают и стирают. А наследники гидромеханизаторов мастерят плоты и играют в Хейердала. Словом, здесь все как на твердой земле: любят и ссорятся, танцуют и готовят обеды, смотрят фильмы и удят рыбу. Только в гости и на базар не ходят, а плавают на лодке. Столовая, магазин, парикмахерская, поликлиника тоже на воде. Настоящая волго-балтийская Венеция!

Землеройный караван у деревни Верхний Рубеж остался позади. Просветлела кофейная река. Навстречу текла прежняя Вытегра. Впрочем, это уже не наша спутница, с которой мы успели подружиться на Марковской лестнице шлюзов и у Девятинского перекопа. Перед нами начало небезызвестного Ново-Мариинского канала.

Южные ворота канала — Петровский шлюз, у которого стоит щит с цифрой 29. Двадцать девятое сооружение на «Мариинке», шумные водоспуски возле шлюзов, гранитный обелиск неподалеку от водной дороги — многое здесь на водоразделе связано с именем основателя системы. До сих пор в памяти народной сохранились предания о «государевой дороге», по которой крестьяне волоком перетаскивали царский фрегат. Петр I, прибывший для обследования волго-балтийского водораздела, вместе с изыскателями продвигался почти двести верст по зыбям и болотам, по горам и водам. Отряд разведчиков рубил на своем пути вековые деревья, клал клади, плоты мастерил. Приходилось ночевать в шалашах, в хижинах звероловов и лесных добытчиков.

О пребывании Петра на водоразделе напоминает гранитный обелиск. Он поставлен на лужке в обрамлении старых берез возле села Старо-Петровское. А от этого мемориального возвышения полтора километра до другого памятника основателю системы — шлюза, который впустил нас в канал.

Он миниатюрен, как все прочие на системе. Ничем внешне не выделяется. Разве что особой чистотой, опрятностью. И еще цветами. Пестрая и ароматная плантация протянулась вдоль камеры. Дивные астры и пионы столь же хороши, как и хозяйка шлюза. Молодая обладательница озорных серых глаз не хотела открывать ворота, пока мы не заплатили дани. От подарков она отказалась. А в качестве выкупа потребовала вскопать под цветник пол-лужайки.

Делать нечего. Поделили меж собой те пол-лужайки, поплевали на ладони да нажали на лопаты. Копали и думали: а здорово девушка придумала. Шлюзование дело небыстрое. То сверху судно идет — нижние дожидаются, то наоборот. Простаивают речники и пассажиры понапрасну, скучают. А ведь за работой летят минуты! Уж не руками ли рулевых и матросов, капитанов и плотовщиков создана эта цветочная плантация?

Потрудившись во имя благоустройства Петровского шлюза, мы получили от хозяйки две роскошные астры и доступ в канал. Цветы, украсившие наш катер, были тут явно кстати. Они придали торжественность такому событию, как вступление на волго-балтийский водораздел. Ведь мы оказались на самой верхней площадке северной

лестницы шлюзов. Теперь будем не подниматься (и так уж возвысились на 119 метров над уровнем Балтийского моря!), а опускаться. Впрочем, чтобы начать спуск, надо пройти Ново-Мариинский канал. Только в конце его ждет первая ступенька волжской лестницы — шлюз № 30.

Мы много слышали о канале — его истории и вечной красоте. И готовы заверить: семидесятилетний канал достоин восторженного слова. Единственное, с чем мы не согласны, — с названием. Если б «Мариинка» еще продолжала свою службу, мы даже рискнули бы назвать его по другому: Каменный канал. Он прорублен средь камня. По нему вода ровно льется меж невысоких стен, которые, кажется, сложены искусными строителями из плоских тонких плит. Но так обманываешься только поначалу. А когда присмотришься к берегам из светлого слоистого плитняка, поймешь: сама природа постаралась облицевать берега вечным камнем. Позаботилась природа и о зеленом наряде канала. Дикая растительность буйно властвует по берегам. И не сложно понять, почему не тронуты тут колоннады сосен и ели-великаны, почему не примяты заросли медуницы и иван-чая: нет пристаней на всем его протяжении.

Короток этот безупречный каменный коридор между Вытегрой и Ковжей. Но чего стоило строителям пройти семнадцать тысяч саженей через скальный грунт! Однако величавый гранит обелиска в конце канала хранит молчание о тех, кто создавал его каменное русло. На четырех гранях его надписи. Потемневшая от времени бронза рассказывает, что новый соединительный канал между Вытегрой и Ковжей окончен в 1886 году. Упомянуты имена строителей — инженеров и подрядчиков. Не забыт, естественно, государь император Александр III, никогда не видевший канала. И ни слова об истинных творцах чудесного горного коридора. Кажется, что цепи и металлические канаты у гранитного подножия напоминают: каждому — свое.

Хочется верить, что тут, на водоразделе, по завершении Волго-Балта будет поставлен другой памятник. И потомки узнают имена истинных создателей нового водного пути. Ведь стройка богата героями. Пусть бронза или мрамор возвеличат подвиг проектировщиков, строителей, бригадиров, ударников коммунистического труда, которых немало встречали мы на своем пути.

Командир землеройного флагмана

За какой-нибудь час проскочили мы весь водораздельный канал. А ведь шли малым ходом. Вот они, масштабы «Мариинки»! Грандиозное сооружение своего времени — Ново-Мариинский канал ныне уж никого не приведет в восторг: заурядная водная трасса. А декоративная краса берегов лишь прикрывает недостатки извилистого и узкого судового хода. Попав в этот каменный коридор, отчетливее представляешь, насколько необходим Волго-Балт с его широкоплечими шлюзами, привольными водохранилищами и многоводными каналами.

Конечно, новая водораздельная трасса будет иной. Но какой? Не так уж много мы знали о ней. Один инженер растолковал суть будущего глубоководного соединения Вытегры с Ковжей примерно так. Старый канал идет плавной дугой. Концы ее связывает линия, прямая, как тетива. Это и есть новая соединительная трасса. Объяснение предельно популярное. Вот если б еще удалось посмотреть на ту «тетиву». Но как ее увидеть, если попали в узкий коридор старого канала, откуда только два пути — вперед или назад. А что если все-таки повернуть назад? Туда, где встретили флотилию землеройных кораблей, где течет шоколадная Вытегра, где ведут строители наступление на водораздельные высоты...

И мы поплыли вспять, достигнув пристани Рубеж — последней (если плыть снизу) на Вытегре. Название пристани и одноименной деревушки на взгорье говорило само за себя: тут, мол, и есть граница нынешнего водораздела.

Приезд в столь примечательное место был отмечен торжественным обедом. Мы дали его в честь экипажа «Горизонта» в местной столовой. Сервировка стола (мы в последнее время больше имели дело с котелками), полный набор блюд (в нашем походном меню чаще присутствовал чай, чем все остальное), счастливая перспектива не мыть после посуду (о, наказанье!) — все это стало для нас настоящим гастрономическим торжеством.

За обедом подсел к нам парень в старенькой гимнастерке. Сосед по столику — шофер. Расспросили его, как добраться туда, где водораздельную трассу ведут. Узнали, что катером не пройти, пешком тоже, а на машине подъехать можно. Автодорога тянется вдоль будущего канала.

— Я как раз этой дорогой в Анненский Мост еду. Могу подбросить, — предложил новый знакомый, назвавшийся Виктором Плахиным.

Выходит, опять «Горизонту» ждать нашего возвращения из сухопутной экспедиции.

Да, мы едем. Так мы сказали Виктору и заняли два предложенных места в кабине его ЗИЛ-150.

Через полчаса пути мы убедились в том, что Виктор не только большой мастер водить автомобиль, но и отменный рассказчик. По разбитой дороге он вел тяжелую машину довольно искусно. А на наше предположение, что здешнюю дорогу, видно, сам черт мостил, парень почему-то обиделся.

— Зря вы так. Дорога старая и заслугу большую имеет. Про нее мне один старик — из местных — рассказывал. В давние-давние времена тут Архангельский тракт тянулся. До самого Петербурга. Богатые обозы с беломорским товаром купцы гоняли. И славился тракт еще разбойниками. Не давали они покоя купчишкам. Самым страшным для торговцев были Собачьи пролазы — место такое в глухом лесу, где дорога петляла по дну оврага. Вот с вершин и падали, как соколы, вольные люди на обоз. Войско в Собачьи пролазы посылали. Прокляли то место купцы — не могли управиться со смелыми разбойниками. Потом гоняли по тракту ссыльных. Только в одну сторону — на север. Как гражданская война полыхнула, пошли тут отряды красногвардейцев интервентов бить. А в сорок первом по тракту двинулись машины и танки на Ленинградский и Карельский фронты... Вот какая дорога наша знаменитая.

Конечно, мы были достойны упрека. Во-первых, неуважение к дороге — подруге здешних шоферов — проявили. Во-вторых, следовало бы путешественникам хоть что-нибудь знать из ее любопытной биографии. Но Виктор быстро простил нам грех и великодушно продолжал знакомить со встречными достопримечательностями.

— Тут чуть не каждую неделю изменения на дороге, — рассказывал Виктор. Вот глядите: свежей постройки мост. Под мостком трубы проложены совсем недавно. Значит, пришел на канал еще один землесос. А трубы — это хвост его пульпопровода. Обрывается хвост где-нибудь в овраге или озерце... Ну, а вот это уже непорядок: столбы электролинии накренились. Упадут — авария бу-

дет, машины и люди без тока останутся. Скажу об этом прорабу.

Наша машина то штурмовала крутые откосы, то легко катила по равнине. Порой дремучий лес брал в объятия дорогу. А в иных местах с вершины холма открывались зеленые дали с серебряными блестками озер. Но где ж идет трасса водораздельного канала? Только тогда, когда проезжали мимо деревушек, по скоплению техники и людей угадывали: должно быть, тут где-то ведут канал. А строительных кораблей не видать. Где же они?

— Как бы побывать на земснаряде? — спросили мы Виктора.

— На земснаряде? Можно. Километра через три будет Грязный Омут. Так там стоит триста одиннадцатый. На нем мой земляк работает. Командиром. Кондрат Дробь — знаменитый земснарядчик...

Накатанная колея, попетляв среди леса, скоро вывела машину на открытое место. Сквозь запыленное ветровое стекло глянуло солнце. Тут и притормозил Виктор.

— Приехали, — воскликнул он, первым выскочил из машины, давая нам знать рукой, чтоб мы поторопились за ним.

Через несколько минут мы стояли в немом удивлении. Впереди лежала долина, вдоль которой тянулась канава. Но об этой канаве за ее размеры следовало бы писать с большой буквы! Даже с обрыва, на котором стояли мы, искусственный ров казался гигантским. Ширину его можно измерить только километрами. А правое плечо ровной чудовищной траншеи скрывалось вдали, где сходился лес.

— Вот тут и ведут водораздельный канал, — заметил Виктор.

Очевидно, слово «ведут» относилось к двум землеройным машинам, что стояли на дне рва в километре друг от друга. Впереди них гидромонитор шумно сокрушал земляную стену. Даже издали он выглядел весьма грозно. Единственный ствол водяной пушки крушил, размывал грунт. Водяная струя убойной силы швыряла в стороны обломки бревен, камни, корни деревьев. Парень у пушки, обнаженный до пояса, с искусством комендора стрелял по крупным валунам. Причем метил под глыбу, роя камню «могилу» поглубже, чтобы не вставал потом на пути земснарядов.

Землеройный корабль, стоявший поодаль от водяной пушки, явно проигрывал ей в зрелищности. Своим «хоботом» землесос медленно водил из стороны в сторону. Ни грохота, ни водяного фейерверка не рождала машина, напоминавшая судно, попавшее на мель. Но скрытая мощь угадывалась в его «хоботе» и хвостатом пульпопроводе, по которому пульпа со скоростью курьерского поезда мчалась прочь из искусственного оврага.

Мы не могли не опуститься туда, вниз, где вода прокладывала путь воде. На прощание Виктор Плахин сказал:

— Этот головной земснаряд и есть триста одиннадцатый. Привет передавайте командиру-земляку.

Землеройный флагман плавал в невеликой грязной луже. Посуху к нему не подступиться. Долго мы топтались на берегу, размышляя, как быть. Потом увидели: вылез из машинного отделения парень в тельняшке, довольно безразлично глянул на нас. Мы же стали показывать знаками: мол, к вам в гости пришли. Парень удивился. Но тут же спрыгнул в лодку и погреб к нашему берегу.

— К нам?.. — только и спросил он, едва лодка коснулась глинистого уреза.

Посчитав его вопрос за приглашение, шагнули в лодку. Но хозяин ее с испугом, как нам показалось, посмотрел на наши ноги. Мы заметили чистое дно лодки, устланное мешковиной, и все поняли. На своих ботинках мы чуть было не втащили в лодку пуда два глины. Хороши гости!

Когда мы смыли грязь, парень погреб к земснаряду. Он первым поднялся на палубу, вытер ноги о коврик, хотя его рабочие башмаки и без того блистали щеголевато. Мы последовали его примеру.

По трапу поднялись в рубку, которую сами гидромеханизаторы именуют багерской. У пульта управления стояли двое. Тот, который был высок и немолод, держал руки на кнопках и рычажках. Он коротко представился: Гладышев, начальник смены. Другой — коренастый и плотный — назвался командиром земснаряда Кондратом Дробью.

Оба были невеселы. С тревогой посматривали через стекло рубки туда, где стальная рука земснаряда, скрытая под водой, ворошила дно будущего канала. То и дело

Гладышев четкими, уверенными движениями пальцев менял положение кнопок и рычажков на пульте. Тело машины медленно поворачивалось вправо. Поворачивалось очень медленно. Потому, наверное, и хмурился командир. Временами он о чем-то просил Гладышева. Тот манипулировал кнопками. И тогда из-под воды показывался ударный кулак земснаряда — фреза, облепленная клейкой глиной. Командир и начальник смены покачивали головами.

— Неважная ходка, — сообщал нам Дробь. — Глина замучила.

Кондрат только что сдал свою смену. Но домой не уходил. Там, в поселке, показывали новую кинокомедию. Событие совсем не заурядное в этих краях. А Кондрат не торопился. После недавней аварии не спал двое суток — можно бы отдохнуть. А командир забыл о доме, хоть заступила на вахту надежная смена. Он верил Гладышеву, как себе. Ведь они вместе начали нелегкую службу на землеройном флоте. Вот уж двенадцать лет плавают по мутным лужам, привыкнув к черепашьему движению своего корабля.

Да, двенадцать лет назад на Волго-Доне прошли они свой первый метр вдоль трассы канала. И не так уж много метров за дюжину лет сумели они пройти. Но там, между Волгой и Доном, было легче. Грунт простой — песок. Летом не жарко, а зимой вовсе не холодно. Посложнее пришлось на Волге, где намывали дамбу для защиты Костромы от вольных разливов. С костромского плеса и приехали на Волго-Балт. Своим ходом. По старой Мариинской системе. На том же земснаряде № 311.

Сколько часов пришлось выстоять им вот в этой рубке рядом! Кстати, нынешняя осень будет для них седьмой — седьмой волго-балтийской. Начинали у деревни Старо-Петровское. Памятное место. В самом начале натолкнулись на необычную претраду — шлюз, сооруженный полтораста лет назад. Под толстым слоем грунта похоронен был тот шлюз. Хорошо сохранились ряжи, клети, сваи, стены. И в прежние времена русский человек, если уж делал что, так на века. Пришлось вызывать на помощь гидромонитор. Разрушил он старое сооружение, очистил путь для триста одиннадцатого.

Каждая такая победа оставалась в душе рубежом стойкости и мастерства. И капризы природы, «сюрпризы»

водораздельных грунтов не пугали, как прежде. Даже зима не могла побороть людей, которых закалила стройка. А зимой работать особенно лихо. На землеройном корабле среди белых снегов, промерзших болот, застывших лесов боролся экипаж за каждый метр проходки. Морозы лютовали, лишая тепла все живое. И среди океана холода людям надо было крепить мертвяки — огромные якоря, перетаскивать тросы на себе, по пояс в снегу. А под снежным одеялом таилась черная незамерзающая топь. Следы людей на снегу, тащивших на плечах трос, отмечены болотной чернотой. Но обледенелый корабль не был пленником белого безмолвия. Он жил и двигался вперед.

Обо всем этом не принято писать в вахтенном журнале, который хранится у командира земснаряда № 311. Там, пожалуй, больше цифр, чем слов. Но иные цифры красноречивее слов. В журнале, например, есть отметки о том, как много намыли за последние годы те, кто движет корабль по трассе будущего канала. В позапрошлом году экипаж удалил с водораздела 260 тысяч кубометров грунта. В прошлом году — на 210 тысяч больше. А теперь? По двухкилометровому пульпопроводу протекло 215 тысяч «кубиков». А будет? План почти достигнут. Год же не завтра кончается. Правда, не всегда хорошо машина идет. Впереди полоса тяжелых грунтов. Впрочем, на водоразделе условия сложны везде. Грунт пятой-шестой категории.

Вот и сейчас: вошли в глиняный пояс. Глина такая на фрезе, что ее с трудом отбивают тяжелым ломом — лопата не берет. Потому и молчаливы оба в рубке — командир и начальник смены. Потому и не идет отдыхать домой Кондрат Дробь. Он размышляет о глине. Он рассматривает то место на воде, куда ушла рука земснаряда, будто хочет проникнуть сквозь мутную толщу воды и помочь стальному кулаку разорвать глиняный пояс.

И они разорвут этот пояс, управятся. У них позади несравненно более тяжелые сражения. Погонит вода прочь из Грязного Омута тяжелую глину. Водораздельную породу трубы доставят в лесное озеро. А скоро придет конец и всему Грязному Омуту. «Переселят» его в лесную глушь, чтоб не мешал потоку чистой воды на новом водораздельном канале Волго-Балта. А этот поток

придет следом за земснарядом № 311 — флагманом землеройного флота.

Мы наивно полагали, что водораздел волго-балтийской трассы — эдакий могучий хребет, откуда реки стекают в одну сторону к Волге, а в другую — к Балтийскому морю. Уж очень удобная схема. Не правда ли? Исключительно просто и понятно. Как на уроке географии. Увы, все оказалось не так.

Водораздел, по которому тянули канал строители,—это болота и леса, торфяники и непроходимые чащи малинника. Здесь созревают богатые урожаи клюквы и брусники. Тут хорошо побродить с ружьем. Но работать средь хляби и топи невероятно трудно. Даже высоты пропитаны влагой, как губка. Великий ледник сгладил холмы в одних местах, зато нагромоздил каменные груды в других. Валуны и озерные впадины, обильные дожди, звенящие тучи комаров... Таков характер водораздела, где ведут наступление бойцы Волго-Балта. Эту панораму вытегорско-ковжского междуречья запомнили мы, когда покидали грандиозный плацдарм, на котором закрепились строители — прокладчики канала.

Разлилось рукотворное море

Последние дни святой Анны



Под аккомпанемент скрипучего вóрота растворились ворота. Соблюдая черед, мы вышли из тесной камеры шлюза вслед за пассажирским теплоходом и буксиром. Новая дорога была готова принять нас в свои объятия.

Но не заспешили мы навстречу зовущему водному простору. Все оборачивались назад. И делали это, наверное, чаще, чем смотрели вперед. Там, за кормой, остался Ново-Мариинский канал. В створе южных ворот шлюза № 30 мы пересекли черту, смытую течением вод. Позади той черты лежал водораздельный каменный канал, соединивший Вытегру и Ковжу. Значит, пройдена наивысшая точка на пути с Балтики к Волге. Если прежде мы поднимались по балтийскому склону, то теперь будем спускаться по склону волжскому. Теперь мы пойдем по Ковже к Белому озеру, оттуда в Шексну, а затем в Ры-

бинское водохранилище. Такова волжская транспортная ветвь нынешней водной системы.

Мы не стали торопиться еще и потому, что хотелось попрощаться со старым каналом. Он сделал свое дело — принял наш катер от Вытегры и передал его Ковже. Нельзя было не поблагодарить его за трудолюбие.

С Ковжей мы повстречались на выходе из тридцатого, Александровского шлюза. Свидетелями свидания стали красавицы березы, что вели хоровод вокруг обелиска из серого камня, поставленного в честь генерального переустройства Мариинской системы. Река примчалась к нам, пробившись через стену бревенчатой запруды. У разделительного мыса она качнула «Горизонт».

Невелика Ковжа. Ее длина 91 километр. Берет она начало из Ковжского озера, питающего систему. И этот светлый поток у Александровского шлюза становится речной дорогой. Но тут, в верховьях, Ковжа очень узка. Местами берега сходятся так близко, что кажется: деревья протягивают друг другу ветви через реку.

Она шлюзована не так густо, как ее соседка Вытегра. На короткой реке только два старых гидроузла. И первый — Анненский Мост — всего в семи километрах от водораздельного канала.

Признаться, надоели нам старые шлюзы. Сколько их было на пути! И все на один манер. Только и отличаются что нумерацией или названием. Кстати, о названиях. Даны они шлюзам в честь святых. Кажется, ни один из преподобных не забыт. Вот и плавали прежде от Фомы к Софье, оттуда к Владимиру, затем к Самсону, после чего к Андрею. А тот, что встал на нашем пути, имел, вероятно, когда-то высокую покровительницу — святую Анну. Мы попробовали было допытаться, почему именно святая Анна взяла шефство над этим шлюзом. Но хранители старины пожимали плечами: откуда нам знать, указания насчет имен «спускались сверху», из Санкт-Петербурга.

Сейчас прежние названия шлюзов позабылись. После революции шлюзы пронумеровали. И проще стало речникам ориентироваться на водной дороге.

Те, кто плавают по «Мариинке», привыкли к шлюзованному пути. Нам же невтерпеж ходить из шлюза в шлюз. Только выйдешь из одного, изволь дожидаться очереди, чтоб попасть в другой. И у тридцать первого знакомая

картина. Стоят на приколе суда. Хвостатые плоты покоятся на воде. Баржи ждут не дождутся, когда буксир тронет их с места. Моторы на судах заглушены. Тишина и зной царствуют над водой. Пассажиры с теплохода перебрались на берег собирать замлянику. Плотогоны отвязали лодку, бросили в нее удочки и погребли в излучину Ковжи на рыбалку. Они-то уж точно знают: не скоро дойдет до них очередь шлюзоваться. Может, полдня придется ждать, когда настанет час втаскивать плот в камеру. И не весь плот. Целиком он не влезет. По частям придется загонять баграми связки бревен. Когда же наступит черед нашего «Горизонта»?

Постоишь вот так пред вратами шлюза, и начнет казаться тебе, что жизнь кругом замедлила свой бег, что время остановилось. А ведь знаешь: где-то на Волге мчатся суда на подводных крыльях, трехпалубные гиганты пересекают Онежское озеро, зеленой улицей идут через шлюзы в Москву танкеры...

В таком же незавидном положении и те, кто плывет нам навстречу. Обычно перед Анненским Мостом пассажиры начинают собирать вещи и покидать судно, хотя билет взят до Вытегры. Остаются немногие — те, кто с малыми детьми или обременительным багажом. Остальные же ищут на берегу попутку или ждут автобуса. Машина домчит их в Вытегру за полтора-два часа. А на теплоходе им плыть чуть ли не сутки. Капитан поведет судно через бесчисленные шлюзы со скоростью пешехода. Какие еще доказательства нужны в пользу Волго-Балта?

Впрочем, недолго осталось жить и шлюзу святой Анны. Он тоже потенциальный экспонат музея. Только на фотографиях и кинолентах увидим мы, как шлюзовщики, налегая на жерди, вручную открывают ворота шлюза. В музейном зале мы непременно встретим любопытный документ прошлого — паспорт шлюза № 31. И он расскажет о размере камеры, абсолютной отметке подводных элементов сооружения, горизонте воды в нем, расстоянии от Ленинграда и Ладожского озера.

Пройдя через камеру шлюза № 31 и плотину, Ковжа продолжает свой неторопливый бег дальше. Воды ее несутся не столь стремительно, как на Вытегре. Река течет меж лесов, словно по аллее. И тут начинается участок живописной долины Ковжи, о котором нам немало рассказывали.

Дело, в том, что поначалу на Волго-Балте было запланировано девять шлюзов. В последнем варианте проекта их меньше — семь. Остальные «исчезли». Каким образом?

Речники и строители сделали существенную поправку к основному проекту. Инженеры Горин, Дорофеев, Иванов, Королев уже в ходе строительства предложили «вариант с единым бьефом». Гидроузлы № 7 и 8 они предложили не строить. Правда, канал на одном из участков придется сделать глубже. Это повлечет резкое увеличение — почти вдвое — земляных работ. Но ведь наша гидромеханизация позволяет удешевить выемку и вести ее форсированными темпами. Поправки к проекту были приняты. Преимущество варианта с единым бьефом очевидно: на четверть сократился объем железобетонных работ, строители получили выигрыш во времени, речники избавлены от лишних шлюзований, снижены эксплуатационные расходы.

Пиррова победа

Еще накануне мы обнаружили, что карты Белого озера у нас нет. Переворошили бортовые шкафчики катера. Исследовали рюкзаки. Искали даже в герметическом отсеке... Все карты и схемы на месте. А этой, нужной теперь, нет.

Каждый употребил немало смелых выражений, упрекая другого члена экипажа в безответственности.

— А была ли вообще эта карта? — спросил один.

— Может, ее действительно не было?..

И выяснилось, что перед отъездом забыли о Белом озере. До него ли было? Ладога, Онега, Рыбинское водохранилище владели нами. Карты трех водоемов достались ценой невероятный усилий. Пожалуй, не меньших, чем три карты пушкинскому Герману.

От жителей низовьев Ковжи мы наслышались об озере. Оно было знакомо им, как земледельцу хлебное поле. Только «пахали» то поле рыбачьим неводом. Любой из ковжинцев провел бы нас по озеру. Правда, можно обойтись и без проводника, если плыть из устья Ковжи в исток Шексны по обводному Белозерскому каналу. И эта дорога привлекательна.

План предстоящего плавания обсуждался после ужина. Банка говядины, котелок картошки и чай со сгущенкой подняли боевой дух экипажа. Костер на берегу притихшей Ковжи подчеркивал торжественность момента. Мы решали, куда плыть. По озеру идти хорошо. По каналу идти тоже недурно. Чем интересен озерный маршрут? Через сорок три километра мы в Шексне. Быстро! Кроме того, будущая магистраль Волго-Балта именно по этой трассе пройдет. А разве по старому каналу хуже? Пусть этот путь длиннее на двадцать четыре километра. Зато плыть безопаснее. Можно в Белозерске побывать. Этот город — ровесник Великого Новгорода и Киева.

Трудно сказать, последний ли аргумент был решающим или что-то другое, мы избрали второй вариант маршрута. Правда, с оговоркой: поплывем по каналу, но поплывем всю ночь, чтобы сэкономить время для «внепланового» осмотра Белозерска. Смена вахты у руля — через каждые два часа. Как всегда, склянки на катере будет бить будильник производства Ереванского часового завода.

Около полуночи катер нырнул в омутную темень реки. Пошли на малых оборотах, держась середины довольно широкой в этих местах Ковжи. То справа, то слева маячили редкие прибрежные огни — негасимая ночная стража у пристаней и поселков.

На первую вахту заступил Володя. Он поставил в ногах термос с чаем, одел меховой бушлат и приготовился к двухчасовому поединку со сном. Главной его задачей было буквально не проспать вход в канал, который, по предварительным расчетам, начнется через час, провести катер через старый шлюз № 33 у поселка Мегра Белозерская. А там уж до самого Белозерска прямая дорога.

Борис же не медля залез в кокпит, растолкал рюкзаки и канистры и положил на освободившееся место сразу два спальных мешка. Потом он опустил голову на надувную подушку, предвкушая блаженство в течение ближайших ста двадцати минут.

Но доспать свое ему не удалось. Проснулся от качки. Катер шел вперед как хмельной. Казалось, кто-то раскачивает его за нос: то вверх рванет, то к воде прижмет. Бортовой прожектор выхватывал из темени пенистые

гребни волн, мчавшиеся навстречу. Вокруг ни берегов, ни огней. Такая волна на скромной Ковже?

— Где мы? — спросил Борис.

— Сам бы хотел знать, — мрачно ответствовал вахтенный. — Кажется, проскочил канал.

— Значит, мы в озере.

— Ну что? Поворачивать?

— А теперь ты найдешь вход в канал?

— Не уверен. Видишь, что ничего не видно.

— Что же делать?

— Хуже всего, что потерял не канал, а входной буй. Возьми бинокль. Может, отыщешь его.

Где-то сзади плясал на волнах алый конус с огоньком на вершине. Но где? Он бы вывел нас из озера в устье Ковжи. Да разве его увидишь? Вот из рубки самоходки или техлохода нет проще разглядеть рубиновый огонек. А из нашей «рубки» только звезды считать.

— Вижу красный... — и Володя прибавил оборотов.

Красный сигнал мелькнул не сзади, а впереди. И вот он ближе, ярче. Вспыхивает обнадеживающе... У этой надводной башни перевели дыхание.

Ну, а что дальше? Ночевать в обществе нового знакомого? Дрейфовать, дожидаясь рассвета? В такой ситуации проще всего задавать вопросы.

Все, что бы мы ни предприняли, было риском. Но двинулись вперед.

За кормой остался буй, который несколько минут назад казался надежным причалом. Мы расстались с ним. Один, однако, не упускал его из виду. Другой искал в чернильной дали огонек второго буя. Мы не могли не найти его. На этом держался весь план бегства из ночи.

— Вижу красный. Вижу!.. — прокричал счастливый рулевой. Будто видел не путевой огонь, а неведомую землю после долгого плавания без берегов.

Отлично! Достав компас и держа в поле зрения оба огня, мы стали исчислять компасный курс. Воображаемая линия прошла от первого буя через ось нашего компаса и побежала вдаль, ко второму маяку. В юго-западном секторе компасного круга та линия коснулась цифры 114. Вот наш курс! По нему поведем катер в исток Шексны.

Теперь и мы и катер зависели от компаса. Но картушка никак не хотела стоять на месте. И тот, кто исполнял

должность штурмана, следил за ее нервными скачками. В общем-то задача штурмана была проста. Подсвечивая себе фонариком, он склонялся над овальным окошком компаса и следил за проделками подвижной картушки с делениями. Если это несносное создание двигалось вправо, штурман командовал: лево руля. Когда круг уплывал влево, рулевой брал правее. И катер продолжал путь по той воображаемой прямой, которую мы протянули от первого буя ко второму через ось нашего компаса.

Но было бы слишком самонадеянным полагать, будто «Горизонт» двигался в озерном просторе по прямой. Порывистый ветер сбивал нас с курса. Катер забирал вправо, хотя рулевой мертвой хваткой держал пластмассовый обруч руля. «Горизонт», содрогаясь от волн, мчался как необъезженный скакун — вставал на дыбы, потом переходил на галоп, после чего падал вниз...

А озеро все шумело, сердясь и пенясь. Прошло почти три часа после того, как мы потеряли входной буй на Белом озере. Зато вместо одного насчитали добрый десяток. Время от времени справа или слева по курсу появлялись наши добрые знакомые, подмигивая красным оком своим: мол, все нормально, следуйте дальше. И мы следовали дальше, исполняя волю компаса. А впереди светлая краска размывала чернильную густоту горизонта. Июльская ночь отступала. Быстрый рассвет на наших глазах гасил звезды. Прозвучали первые такты утренней симфонии красок.

Штурман отложил в сторону фонарик: циферблат компаса был достаточно светел. Бинокль переходил из рук в руки. Мы ждали встречи с берегом. Он нужен был нам, как глоток горячего чаю из пустого уже термоса. Берег мы искали справа. Где-то за холодными и сумрачными кулисами утра. Пожалуй, мы уж оставили позади Белозерск — столицу неприветливого озера. Неужели так и не увидим его?

Край неба, обремененный восходным солнцем, двигался навстречу. И наконец горизонт подарил нам берег — едва заметную пологую линию над водой. Впрочем, для уставшего экипажа это был уже не дар, а награда за тревожную ночь на озере, которое слишком известно своим коварством. Но берег виделся неясно, хотя несколько раз протирали стекла бинокля.

Прямо по курсу появились небольшие суда. Судя по очертаниям, рыбацкая флотилия. Из Белозерска или истока Шексны вышли они на ловлю удачи. Где-то бросят в озеро свои сети, чтобы пополнить трюмы «живым серебром» — знаменитой белозерской рыбой. Да, здешний снеток и судак знамениты даже в столице. И блюда из белозерской рыбы так же высоко авторитетны, как, скажем, вологодское кружево или олонецкая резьба.

Сейчас только рыболовы властвуют на озере. Никто им не мешает бороздить просторы. Судоходства тут пока мало: мелководье мешает. Но с будущей навигации придется потесниться рыбацким катерам с колхозными вымпелами на мачтах. На озеро придут суда с Волги, с Белого и Балтийского морей. Они проложат трассу от Ковжи до Шексны. С завершением строительства Волго-Балта поднимется уровень озера. Станут доступны в любое время года восточные берега, богатые лесом. Отпадет надобность в обводном канале. У Белозерска будет построена дамба. Тело ее на полкилометра выдвинется от берега в воды озера. Тут будут сооружены первоклассные причалы, где суда смогут найти убежище в случае шторма. Несомненно, старая столица белозерского края узнает немало перемен.

С восходом мы достигли невысоких берегов. Они смыкались воронкой, оставив небольшой водный проход. И в эту воронку сливалось Белое озеро. В том месте, где берега разделяла узкая полоска воды, озеро становилось Шексной. Вот он, финиш плавания на рубеже ночи и утра!

У выходного буя мы распрощались с Белым озером, зачерпнув забортной светлой влаги и смочив лица. В последний раз повернулись к неспокойному простору. Четыре с лишним часа назад озеро было чернее ночи. У северных окраин оно бросило навстречу нам ветер и волны. Теперь оно поистине белое. Провожает утренней улыбкой.

Мы имели право праздновать еще одну победу на своем пути: прошли за ночь озеро, которое значится пятнадцатым в списке крупнейших природных водоемов страны. Но торжеств по случаю успешного плавания не было. Победа оказалась в сущности пирровой. Ведь мы не увидели Белозерский канал — нынешнюю водную дорогу на пути с Балтики на Волгу. Нам не удалось попасть в Белозерск. Правда, без ложной скромности мы

гордились тем, что прошли по трассе, которая будущим летом станет основной на Волго-Балте. Именно поперек озера поведут волжские капитаны корабли в порты Ленинграда и Белого моря.

Что там — в Топорнинском „переулке"?

Издавна русские люди пробирались по волокам с Шексны в Сухону. Поколения людей, которых кормили реки, мечтали о прочной связи Волги с Северной Двиной. Такое соединение было необходимо и южанам и северянам. Потребность в нем стала особенно велика, когда в Архангельске строился русский флот, нуждавшийся в дубовом волжском лесе.

В начале прошлого века, когда пришла в движение Мариинская система, в район древнего города Кириллова отправились изыскатели. На заболоченном водоразделе между Шексной и Порозовицей стали готовить дорогу для большой воды. В тех местах искали не случайно. В свое время по топям и болотам проходил там волок в древнее Заволочье.

Устройство системы началось в 1825 году. Строители стали заменять северные волоки каналами и шлюзами системы герцога Вюртембергского. Невероятную по тем временам работу пришлось совершить крепостному мужику — первопроходцу гиблых мест от Шексны до «Северной Волги». Но у русских умельцев был опыт строительства «Мариинки», обводных каналов. Поэтому те 13 шлюзов, что поставлены были на волжском и двинском склонах, не казались уж чудом. Зато удивления достойна трудовая отвага людей, с помощью примитивнейшей техники прорывших средь болот пять каналов и углубивших фарватер нескольких рек и озер. Общая длина соединения, примкнувшего с востока к Волго-Балтийскому водному пути, составила 133 километра.

Движение по Северо-Двинской системе открылось спустя три года после начала стройки. В Архангельск погнали купцы караваны с дубовым лесом, промышленными товарами и пшеницей. На Волгу и в столицу российскую пошли северные грузы — рыба, пушнина, лес. Так Волга через Шексну протянула руку Северной Двине.

Однако с проведением железной дороги к Архангельску новый водный путь потерял былое значение. А позже Северо-Двинская система превратилась в заурядный водный переулок. Транзитные перевозки с Шексны на Сухону стали незначительными. Лишь небольшие суда теперь ходят от Вологды до Череповца. И не так-то быстро минуют они сравнительно короткий маршрут: Топорнинский канал — Покровское озеро — речка Поздышка — Зауломское озеро — Вазеринское озеро — Кишемское озеро — Кишемский канал — Благовещенское озеро — река Порозовица — Кубенское озеро — река Кубина — река Сухона.

Мы еще в Вытегре слышали о том, что Волго-Балт преобразует этот переулок. Станет прежний путь с Волги на Северную Двину оживленной трассой. А любопытно взглянуть, как выглядит этот переулок ныне. Тем более что Топорнинский канал — начало системы — соблазнительно близок к нашему маршруту.

И вот под вечер мы достигли Топорни — перекрестка речных дорог. Развернувшись на широком Шекснинском плесе, направили катер влево. Тут же пришлось сбавить скорость: проход между высокими обрывами, поросшими сосняком, был слишком узок. Да и отвыкли мы от столь близкого соседства берегов.

Когда вдали показались деревянные ворота шлюза, Борис проворчал:

— Ну вот, опять играть в «коробочки». Мало нам Мариинских шлюзиков. Они мне по ночам снятся: все бросаю конец шлюзовщикам, отпихиваю корму от стены, потом бросаюсь на нос, чтоб о баржу не ударило... Кстати, сколько до Кириллова этих «коробочек»? Три? Неужели одной нельзя было обойтись?

— Ну хорошо, вернемся назад, к пристани Горица, и оттуда пешком. Там, говорят, прямая дорога от Шексны до Кириллова. Ни одного шлюза на пути. Всего семь километров. Пойдем?

— Да мы же ходить разучились! Путешествуем в сидячем положении.

— А маршрут от Гориц до Кириллова невероятно заманчив, — продолжал Володя. — Видел на горе монастырь? Так вот, монастырь был когда-то женским. А в Кириллове был мужской монастырь. Говорят, прямую дорогу между ними монахи протоптали...

Ворота шлюза были плотно сомкнуты. И нам почудилось, что открывались они последний раз в прошлом столетии. Для выяснения этого обстоятельства мы вылезли из катера и берегом пробрались на шлюз.

В домике «привратника» светилось окошко. Мы отважились постучаться к дежурному. В натопленной и по-домашнему чистой комнате было двое — старик, видно хозяин, и немолодая женщина в платке. Они сидели у стола. Между ними стоял полведерный чайник.

Старик придвинул табуреты к столу и пригласил угощаться. Мы заикнулись было о шлюзе и о Кириллове, куда держали путь. Но хозяин произнес:

— Вот чай допьем...

Разговор потек по тому руслу, куда его искусно направлял словоохотливый шлюзовщик. Не торопясь, он крошил в ладонях кусок сахару, бросал крошки в рот и притрагивался к блюдцу. Затем все повторял сначала.

Наконец старик отодвинул от себя кружку с блюдцем и попросил наши документы, намекнув на близость вечера и важность объекта, где он несет вахту.

— Та-а-к! — констатировал хозяин шлюза. — Вижу: путешественники. А я вот отпутешествовал свое. И баржи лямкой тянул, и плоты гонял, и навстречь Колчаку с вычегодцами ходил. Теперь уж на главный якорь встал... Так что у нас интересного нашли?

— Да вот в Кириллов пробираемся. Сколько до него километров от Топорни?

— Это смотря от какой Топорни. Старая Топорня приказала долго жить. Подтопила ее нынегодняя Шексна. Деревню переселили. Пристань повыше поставили. Волго-Балт даже до нашего канала добрался. Первый-то шлюз разобрать пришлось. Входили в канал — приметили узкий проход? Вот это головка прежнего шлюза. А до самого канала осталось вам еще два шлюза — наш да соседний, третий. Он рядом: огни видать. Потом прямым каналом поплывете. Дальше — Сиверсово озеро. На краю его и Кириллов будет. Всего-то пути двенадцать километров.

Мы прикинули, что до озера плыть нам час-полтора. Значит, озеро переплывать опять в ночное время. Нет, не стоит искушать погоду. Заночуем на берегу канала.

Утром мы разглядели Топорнинский канал. Он оказался действительно прямым как стрела. И еще пустын-

ным. Ни одного встречного судна. Вот уж действительно водный переулок!

Из канала мы с ходу вошли в темное Сиверсово, или Сиверское, озеро, названное так по имени новгородского губернатора графа Сиверса. Давным-давно нет достопочтенного вельможи. Но озеро носит его имя. А ведь до графа озеро жители озерного края называли иначе. Если б краеведы и историки дознались до прежнего названия!

После Белого озера Сиверское показалось нам совсем миниатюрным. Всего шесть километров из конца в конец. А по ширине обновленная Шексна ему, пожалуй, не уступит. И мы не успели вдоволь налюбоваться его лесистыми берегами, как вдали явилось чудное видение — белокаменные стены знаменитого Кирилло-Белозерского монастыря.

Он возник перед нами, словно поднявшись из озерных глубин. Вода подступила к подножию его угловых башен. От них повеяло сказочной стариной и неприступностью. И они смотрели на мир узкими щелями своих бойниц. А не грянут ли оттуда, как некогда, залпы при встрече врага? Никак не подумаешь, что эти стены защищали когда-то монашескую обитель. Мощные каменные постройки и ныне выглядят как грозная крепость. Можно представить, какой страх наводило на захватчиков само молчание многобашенного монастыря.

Вступая в пределы этой колыбели северной старины, испытываешь безмерное уважение к сединам ее истории. Монастырь основан шесть столетий назад. Сколько поколений прошло с той поры, когда Кирилл Белозерский вырыл на берегу озера пещеру для жилья! Как отмечают летописцы, этот монах умел книги «добро писати». Поселившиеся вокруг него пещерные отшельники образовали монашескую обитель, занимавшуюся перепиской священных книг.

Со временем у впадения в озеро речки Свияги выросли казенные палаты, казнохранилище, трапезная изба, водяная мельница, поварня и хлебня. С размахом и тонким вкусом строились монастырские здания. Духовные люди стали предпочитать каменные палаты сырым пещерам. Дела земные отнимали у них больше времени, чем переписка священных страниц. В часовне, построенной еще при Кирилле и сохранившейся поныне, есть огромный деревянный крест. Он весь изгрызан. Но не

время подточило его. Обглодали дерево верующие. Монашество внушало им, что крест тот исцеляет от зубной немочи. Так из средоточия грамотности монастырь превратился в рассадник фанатичного невежества.

Подвижничество и просвещение были преданы во имя роскоши, накопительства, завоевания земель. И надо сказать, что духовная знать с успехом созидала свою империю. В XVI веке их государство владело вотчинами под Москвой, Угличем, Костромой. Предприимчивые святые отцы захватили немало солеварен на Белом море и беспошлинно торговали солью по Руси. По богатству казны монастырь не уступал знаменитой Троице-Сергиевской лавре. Более двадцати тысяч крестьян гнуло спину на кучку чернорясцев. Склады монастырские ломились от хлеба и соли, рыбы и дичи. Всевозможными товарами торговали кирилло-белозерцы внутри страны и даже за рубежом.

С ростом могущества монашеского торгового ордена крепли монастырские стены. В смутное время они укрывали монахов от интервентов. В XVII веке старая крепость была расширена и обнесена кольцом грандиозных стен. Двенадцать башен встали на страже северных земель. Литые чугунные пушки бастиона церковников всегда были готовы ударить по врагу. И тому, который нагрянет от западных границ. И тому, который придет из соседних деревень.

В монастырских стенах держали царских узников — держали надежно и долго. Между Косой и Белозерской башнями существовал тюремный двор. Там содержались и Василий Темный, и воевода Грозного Воротынский, и патриарх Никон, и боярыня Морозова, и князь Шуйский... Чаще всего государевых противников держали «до скончания живота».

Властелины духовной империи имели многих талантливых рабов, создавших шедевры искусства и архитектуры. Безвестные умельцы создали монастырю славу сокровищницы древних искусств. В здешней библиотеке сохранились тысячи томов древних книг. И среди них редчайшие рукописные произведения — стоглавы, судебники, апокалипсисы. Церковные стены украшали некогда иконы Андрея Рублева. Резьба по дереву, чеканка из серебра, вышивки, старинная утварь — церковная и домашняя — могли бы стать гордостью любого музея. В од-

ной из церквей сохранились фрески народных художников, написанные красками, которые приготовлены из цветных камешков с берега близкого Бородаевского озера.

Внутри новой крепости, между главным входом и Вологодской башней, есть уголок, где собраны чудеса народной архитектуры. Экспонатов в этом своеобразном музее под открытым небом не так уж много. Застыли крылья небольшой мельницы, словно заждались дуновения ветра. Гордо держит луковицу церквушка, построенная в 1486 году в селе Бородаеве. В ней были когда-то иконы, писанные Дионисием. Эти ценные памятники деревянного зодчества перенесены за монастырские стены из зоны затопления Волго-Балта.

И наконец, незабываема архитектурная симфония самого монастыря. Старая и новая крепости сохранили десятка два башен, совершенно не похожих друг на друга. Среди всех других величием и красотой отличается Московская, вознесшаяся над землей на 52 метра. Крепка на вид Кузнечная башня. Свиточная, Поваренная, Хлебная, Банная башни не столь величавы, зато они самые древние. Удалью и силой веет от западной башни — Белозерской, у подножия которой плещется озеро.

Каменные исполины взяли в полуторакилометровое кольцо бесчисленные палаты, дворики, часовни, церкви. Поначалу эта суета зданий приводит в замешательство. Темнеет в глазах от множества церковных куполов. Но приглядишься повнимательнее — и заметишь, с каким завидным искусством расставлены все строения внутри крепостной ограды.

По соседству с богатым Кирилло-Белозерским монастырем издавна росла слобода, преобразованная в 1777 году в город Кириллов. Один историк замечает: «Город возник, как он сам хотел, по своей фантазии, и скромно прилегает к монастырю, в тени его громад и бесчетных воспоминаний». Десятки лет он оставался тихим северным захолустьем, хоть день рождения Кириллова был отмечен монахами пышным торжеством с пальбой из крепостных пушек. Но теперь не скажешь, что город скромно прилегает к монастырю, оставаясь в тени его громад. Совсем наоборот! Сохранив прелесть старины, он на 187 году своей жизни продолжает расти, строиться, обновляться. А монастырю отведено место заповедного уголка.

Живописное Сиверское озеро, жемчужина русской старины Кирилло-Белозерский монастырь, гостеприимный Кириллов, в окрестностях которого, кстати, находится Мекка искусствоведов всего мира — знаменитый Ферапонтовский монастырь, — таков неповторимый облик обширного туристского района. Но не многим любознательным отпускникам знаком этот край неяркой, северной красоты. Турист тут столь же редкий гость, как театральный коллектив из столицы. И это можно объяснить прежде всего несовершенством и устарелостью водных дорог. Ни «Мариинка», ни Северо-Двинская система не дали надежного, быстрого, комфортабельного сообщения с озерным краем. Волго-Балт, несомненно, приблизит заповедные места к оживленным водным магистралям. И если речникам не изменит дальновидность, древний Кириллов станет для туристов центром притяжения огромной силы.

Шексна играет волной

Один из нас уже плавал по Шексне. Тем же путем на лодке-моторке пробирался несколько лет тому назад из Белого озера в Рыбинское водохранилище.

Шексна — любопытнейшая река вологодского Севера. О ее торговом значении упоминается еще в Первоначальной летописи. Верно служила она новгородцам. По ней плавали на легких суденышках москвичи в древнее Заволочье, пробирались даже в Белое море. Большой речной дорогой стала Шексна со времени создания Мариинской, а потом Северо-Двинской систем.

Ныне примелькались уж разные суда, что ходят шекснинским фарватером. И кажется, так было всегда. А ведь полвека с небольшим назад по шекснинским берегам тянули лямку бурлаки. На пути «лямочников» река разбросала гряды и пороги. Не обойти их, не объехать. Только старые лоции, пожалуй, могут рассказать о гибельных местах на Шексне: о Ниловецких мелях, о подводных грядах, об опасных порогах — Филин, Змеиный, Кривец, Болтун, Баран. Недаром судовладелец искал опытных лоцманов, чтоб не оставить своих товаров на дне Шексны.

Даже для пароходчиков и купцов тяжела была Шексна. Глеб Успенский называл ее «коммерческой рекой». Но с

трудом давалась прибыль предприимчивым хозяевам Шексны. Организация движения на шекснинском участке «Мариинки» была крайне беспорядочна. Ведь система управлялась государственными чиновниками. Суда же находились в частном ведении. Интересы путейцев и судовладельцев часто расходились, рождая хаос в эксплуатации реки.

Ушла в прошлое прежняя беспорядочность движения по системе. Нет уж бурлачества и коногонства.

Перегородили стремнину четыре шлюза, плотины которых заставили реку течь спокойнее. Но Шексна оставалась Шексной!

Турист, попавший на реку несколько лет назад, мог вдоволь налюбоваться красой этой водной тропинки в лесном царстве. Но пройти Шексну было не так-то просто. Навстречу, клокоча винтами, плыли чернопалубные буксиры, что тянули ленты плотов. То и дело самоходки перегораживали реку. Чтобы пропустить встречное судно, лодке-моторке приходилось порой чуть ли не выскакивать на берег.

На редких плесах стояли мачты. В тех местах пароходы простаивали часами, ожидая, когда бакенщик выйдет из своей сторожки и сменит подвешенный на рее конус долгожданным цилиндром. Обычная картина на Шексне. Так же, как и на всей Мариинской системе. Движение по воде одностороннее. И приходилось вводить семафоры с установленными знаками — конус запрещает, цилиндр разрешает движение.

А перед шлюзами снова остановка. Караваны ожидания вытянулись по Шексне. И не сразу поймешь, кто куда плывет и зачем тут стоит. А ворота растворялись не спеша. Когда в шлюз заходила самоходка, от носа и кормы ее до ворот оставались считанные сантиметры. Малейшая неточность команды, навальный ветер, слабина швартовых — ворота сорваны. Такие аварии доставляли немало хлопот речникам, но никого на «Мариинке» не удивляли. Так и плавали малогрузные суда по Шексне, частенько сбавляя скорость и перекликаясь гудками на поворотах, от белозерского шлюза к Деревенькам, оттуда к Ниловцам, от Ниловцев к Ковже, затем до Черной гряды, а уж потом выходили в Рыбинское водохранилище.

И вот мы попали на Шексну — нынешнюю голубую улицу Волго-Балта. Какова же теперь эта река?

На выходе из Белого озера, в устье Шексны, принялись искать в бинокль белый и красный бакены — начальные вехи речного фарватера. Где-то здесь, подсказывала навигационная карта, плотина и шлюз Крохино. Но напрасно пытались разглядеть привычную насыпь, укрепленную бревнами. Ни плотины, ни шлюза. Вместо узкой протоки из озера на юг повела широченная водная дорога. И река становилась все шире. Ушли в стороны бесконечные протоки и лесистые острова. Вдали едва различимы речные створы. Пожалуй, только с их помощью может судоводитель ориентироваться в просторном шекснинском разливе.

Пересчитав оставшиеся на балтийском склоне старые шлюзы «Мариинки», мы хотели пройтись и по шекснинской «лестнице». Тут, если верить карте, шлюзов значительно меньше, чем на Вытегре. Первый на нашем пути — у деревни Деревеньки. Он тридцать пятый по прежнему счету. Следующий — в десяти километрах, у Ниловцев, славившихся когда-то своими лоцманами. Неподалеку от шлюза № 37 в Шексну впадает Сизьма, известная тем, что по ней, а затем по озерам новгородские ушкуйники попадали на реку Вологду, где основали одноименное поселение. Наконец, у Черной Гряды должны были мы встретить последний, тридцать восьмой шлюз Мариинской системы.

Мы прилежно искали шлюз № 35. Но очень скоро поняли, что напрасно. Затопила вода тот шлюз и деревню Деревеньку. Не стало Ниловецкого шлюза и всех других. Значит, опоздали. И не удалось полюбоваться гидроузлами прошлого столетия.

И мы поняли это, когда за Топорней «Горизонт» очутился на середине огромного плеса. На семнадцать километров разошлись тут берега. Вот тебе и Шексна! Разве под силу прежним плотинам перегородить такой могучий поток?

Но вправду ли перед нами Шексна? Ведь, строго говоря, это уж и не река. Где-то впереди встала на пути воды мощная преграда, и вот река разлилась, затопила окрестности. И не стало реки под таким названием. Точно так же, как в свое время низовье Шексны затерялось в водах Рыбинского моря, а устье переселилось к Череповцу.

Да, Шексна исчезла. Вместо нее, вместо Вытегры, Ковжи и Белого озера географы нанесут на карту кон-

туры нового искусственного водоема — Череповецкого водохранилища, протянувшегося на 265 километров. Вот как заставили разлиться реку строители Волго-Балта. Переделав ее на свой лад, они создали гигантский водоем, полный объем которого составит 6,5 кубического километра (пять Московских морей!). И официальная регистрация рождения Череповецкого водохранилища состоялась всего за месяц до того, как мы попали на него.

Навигацию открывают водолазы

На карте проекта Волго-Балта голубая краска залила часть Ковжи, Белое озеро, всю долину Шексны. Мощный разлив достигал Череповца. Новую трассу водного пути мы увидели в почти законченном виде. Рукотворное море способно внушить уважение любому речному капитану. Вся колоссальная масса воды упиралась в могучие плечи Череповецкого гидроузла.

Мы увидели плотину сквозь мелкую сетку дождя. В такую погоду нет большой охоты обозревать окрестности. Но контуры последнего на Волго-Балте гидросооружения были столь грандиозны, что мы откинули брезентовую крышу над головой и, забыв о нудном дожде, повели катер вдоль плотины.

Высокая земляная насыпь своими великаньими руками перегородила пойму бывшей Шексны. В середине искусственной преграды виднелось здание гидроэлектростанции — самой крупной из трех на Волго-Балте. Ее проектная мощность 80 тысяч киловатт. Мы встречали прежде высокие здания ГЭС. Здесь же — ничего похожего. На Череповецком гидроузле фабрика электричества расположена под водой — в теле водосбросной плотины. Как нам сказали, тут скоро начнется, причем впервые в Советском Союзе, монтаж необычных гидроагрегатов — гидроагрегатов горизонтального, так называемого капсульного, типа. Капсула — это труба пятиметрового диаметра, похожая на небольшую подводную лодку. В ней установят и электрогенератор, и турбину. Водяной поток будет вращать их как детскую игрушку-вертушку. А рабочее колесо и направляющий аппарат будут снаружи. Преимущество прямоточных подводных агрегатов в том, что они позволяют при меньших габаритах и меньшем весе получать боль-

шую мощность, избавляют строителей от весьма сложных работ по сооружению спиральных камер и отсасывающих труб, способствуют применению сборного железобетона на строительной площадке.

Слева от будущей электростанции высятся знакомые очертания башен. Это Череповецкий шлюз — седьмой волго-балтийский. Даже в серую, ненастную погоду этот плечистый гигант выглядит нарядно.

Таков Череповецкий гидроузел, заставивший попятиться Шексну. Он вступил в строй, когда его собратья на северном склоне трассы отработали две навигации. В поселке строителей, что на прежнем левом берегу Шексны, помнят о тех горячих ноябрьских днях 1962 года, когда была перекрыта река. В летописи стройки осенние события стали кульминацией сражения на южном склоне Волго-Балта. Вот они, эти даты, рассказывающие о схватке с Шексной.

29 октября. В истоке Шексны закрыта Крохинская плотина. Река замедлила бег. В створе Череповецкого гидроузла ширина прорана 90 метров. В этом сужении Шексна несла 350 кубических метров воды в секунду.

17 ноября. Ширина прорана стала у́же на 57 метров.

18 ноября. Со стороны Рыбинского водохранилища подул встречный ветер. Уровень воды в Шексне повысился. Дальнейшее стеснение русла приостановлено. Под вечер нагонный ветер сменился штилем. Уровень воды постепенно снизился. Командиры перекрытия дали разрешение сузить проран до 20 метров.

19 ноября. Закончена подготовка здания ГЭС к затоплению. Двести пятнадцать минут продолжалось затопление котлована. В четырнадцать ноль-ноль ложе Шексны закрыто. Воды ее пошли по новому руслу.

20 ноября. Утром низовая и верховая перемычки полностью разобраны.

Окончательное перекрытие продолжалось всего два с половиной часа. 200 автомашин отсыпали камень с берегов.

Но Шексна, остановленная человеком, не сдавалась. Всю зиму собирала река свои силы. Затаившись под ледяной броней, она ждала момента, чтобы схватиться со строителями. И главный бой дала весной. В пору бурного разлива она была грозна. Удесятеренная мощь ее заста-

вила пережить строителей и речников немало тревожных дней и ночей.

Паводок ринулся из Белого озера в Шексну. Старая плотина у поселка Крохино не сдержала бурного натиска. Мощный ледоход подступил к Череповецкому гидроузлу. Ледяной таран, устремившийся к телу плотины, сорвал с якорей суда, зимовавшие на реке. Все попытки спасти суда, землесос, понтоны ни к чему не привели. Стальные тросы толщиной в руку не смогли удержать караван, взятый в плен ледоходом. Тросы лопались, словно нити.

Десятки смятых и раздавленных рефулерных понтонов затянуло в подводящий канал гидроэлектростанции. Водоспуск оказался закупоренным искореженным металлом — кусками железа, цепями, тросами. Закрыть донный затвор невозможно. Заполнение водохранилища и приближавшаяся навигация оказались под угрозой.

Это случилось 21 апреля 1963 года. Через два дня на берега Шексны прибыл отряд лучших речных водолазов. Им предстояло решить вопрос: быть или не быть навигации.

Спасательные экспедиции возглавил опытнейший подводник Борис Павлович Архиреев. Первым пошел под лед водолаз В. Ларионов; ему предстояло разведать, что творится там, на пятнадцатиметровой глубине.

Гневная Шексна недружелюбно встретила смельчака. Она бешеным потоком рвалась в канал. Опытный мастер понял: к подводной стремнине близко не подойти — собьет с ног и затянет под плотину.

Во второй раз Ларионова спустили на дно в специальной трубе с отверстиями для наблюдения. Попробовал он было силу потока: чуть высунул руку из трубы, да едва не остался без нее.

Подводникам стало ясно: при таком сильном течении водолазам не расчистить донного отверстия. Проникнуть к нему с нижнего бьефа тоже невозможно: вода выбрасывала людей на поверхность. А ведь каждому дополнительно подвешивали на плечи триста пятьдесят килограммов свинцовых отливок!

Тогда в штабе строителей было принято смелое решение: восстановить разрушенную плотину в Крохино и задержать, хоть на малый срок, паводковые воды. Специалисты подсчитали, что плотина сможет держать напор не более пяти-шести суток. Но весь вопрос был в том, успеют

ли за это время водолазы разобрать подводный завал у плотины.

Люди в резиновых костюмах не подвели. Днем и ночью опускались они в подводный мрак. Видимости никакой. Работали на ощупь. Со дна краны подняли сотни тонн металла. И нельзя не назвать героями глубинных мастеров Ивана Белецкого, Александра Ганцева, Анатолия Сухарева, Сергея Зологлу. Они отразили последнюю атаку Шексны.

10 июня водохранилище заполнилось до проектной отметки. На следующий день было проведено пробное шлюзование. А 15 июня первое рейсовое судно вошло в камеру шлюза.

Это был пассажирский теплоход «Менделеев». У штурвала стоял капитан Вячеслав Германович Шульгин. На палубе не было ни одного свободного стоячего места. Череповчане, которым посчастливилось попасть на борт теплохода, стали свидетелями торжества открытия навигации.

У бетонного парапета шлюза собрались сотни строителей гидроузла — те, кто намывали плотину, перегородившую Шексну, те, кто участвовали в весенней схватке с рекой, те, кто поставили шлюзовые башни высотой в восьмиэтажный дом, те, кто отлаживали сложнейшую автоматику, управляющую водным потоком. Они праздновали победу — день рождения седьмого шлюза, заменившего девять прежних «коробочек» Мариинской системы.

Над водой — от одной до другой стены шлюза — протянули алую шелковую ленту. И когда «Менделеев» поднялся в камере, лента протянулась над его палубой. В самый торжественный миг праздника к ней прикоснулись ножницы. Концы ленты упали в воду. Алая лента и ножницы хранятся ныне в Череповецком краеведческом музее, напоминая людям о радостном событии на Волго-Балте.

...Когда зеленый светофор Череповецкого шлюза пригласил рулевого катера «Горизонт» войти в камеру, мы увидели впереди пришвартовавшийся теплоход. На борту его золотилось название «Менделеев». Вот где повстречались мы с судном, открывавшим навигацию на Волго-Балте.

Совсем недолго мы пробыли в теснине бетонных стен, полнившейся водой. Она легко поднимала нашего знаме-

нитого попутчика. С верхней палубы «Менделеева» пассажиры, верно, видели уже верхнюю границу шлюза, зеленый дебаркадер пристани Усть-Угольское позади себя и новый водный разлив впереди.

Наконец рубиновый огонь светофора сменился зеленым. Из башни раздался голос, усиленный динамиком:

— Судам разрешается выход из шлюза.

Это отдал команду начальник вахты — 22-летний комсомолец Александр Сергеевич Пушкин.

Вслед за «Менделеевым», пионером навигации, мы поплыли в Череповец — город, вставший на границе двух рукодельных морей.

Строки из Программы

Мы посмотрели на часы. Ого! Давно прошло время, отведенное для аудиенции. Третий час мы в кабинете начальника Череповецкого порта. А Олег Васильевич Сухарев неутомимо рассказывает о будущем Волго-Балта. И мы его понимаем: о том, что в сердце, трудно высказать.

Телефонный звонок — сорок второй по счету за время нашего пребывания — прерывает разговор. И этот звонок, как мы поняли, был долгожданным и радостным.

— Идет?.. — воскликнул он, привстав со стула. — Хорошо! На шлюз дали знать? Чтоб зеленой улицей прошел. Пусть знают, как встречают у нас волжан. Запросите капитана, нужна ли в чем помощь...

Олег Васильевич, возбужденный, улыбающийся, подошел к окну. Мы сделали то же самое.

— Ну вот, прилетела первая ласточка. Из диспетчерской звонили! — радостно сообщил он. — Дело идет к осени, а этот «Васильсурск» делает нам весну. Вот вы проплыли по «Мариинке» и Волго-Балту, а не встречали таких самоходок. Две с половиной тысячи тонн груза прямиком с Волги движутся. В Константиновские Пороги. За лесом для Волгограда. Первый теплоход с Волги! Понимаете, для нас это настоящий праздник, как открытие навигации. Совсем недавно 700-тонные теплоходы едва проходили по Шексне. Теперь такой гигант идет!..

Радость начальника порта понятна. Для каждого труженика Волго-Балта появление дальнего гостя — событие

№ 1. Капитан «Васильсурска» Анатолий Сергеевич Логинов первым из волжан привел тяжелый теплоход типа «Большая Волга» на новую глубоководную трассу. И произошло это до завершения строительства канала, до официального открытия новой водной магистрали. Значит, за первопроходцем придут другие. И тотчас начнется весна, о которой говорил начальник Череповецкого порта.

Да, вслед за разведчиком с Волги пойдут караваны речных исполинов. На новой трассе им будет так же просторно, как на Горьковском или Куйбышевском морях. Речные диспетчеры Череповца, Вытегры, Вознесенья будут передавать друг другу сообщения о проходе 2500-тонных и даже 5000-тонных самоходок, могучих танкеров и лесовозов. На волго-балтийском водоразделе появятся суда, каких не могла поднять «Мариинка».

Переустройство внутренних водных путей потребовало полной замены старого речного флота и создания новейшего, который способен плавать на крупных водохранилищах, на широких восточных реках. И такой флот уже создается. Когда строители вынимали первые кубометры грунта на водоразделе между Балтикой и Волгой, судостроители нанесли на ватман контуры будущих крупных кораблей. Ныне Волго-Балт готовится к своей первой навигации. А конструкторы и инженеры испытывают новые типы современных судов, которым предстоит плавать по Волго-Балту.

Несколько лет назад было заложено первое судно из серии «Волго-Балт». Его создателем был ныне покойный главный конструктор завода «Красное Сормово» профессор В. М. Керичев и его сподвижники — сормовичи. Сухогрузный теплоход прошел испытания. Придирчивые эксперты нашли, что судно обладает хорошими эксплуатационными и навигационными качествами. Первенец из этой серии судов совершил опытный рейс из Белого моря в Мурманск, выдержав северный шторм.

В Золотом затоне Астраханской верфи ждет спуска на воду «Волго-Балт-12». В его паспорте будет сделана «особая пометка» — литер «М». Судно с такой многозначительной пометкой может плавать и по рекам, и по морям.

С пуском Волго-Балта появится новый тип плавания — «река — море». Это значит, что такое судно, как «Балтийский», соединит морские и речные порты. И в

этом нельзя не видеть перспективу огромной важности, ибо начинает стираться грань между плаванием по морю и внутренним водоемам.

Велики волжские трассы. Еще больше удлинит их Волго-Балт. И такой колоссальный маршрут, как, скажем, Баку — Клайпеда, вполне реален. Но для него нужны незаурядные суда. Одним из таких кораблей будет танкер «Великий» — первенец сверхмощной тоннажности. Волгоградцы проектируют этот мореходно-речной нефтевоз. Он велик по размерам. Однако стометровый танкер будет весьма маневрен в каналах и шлюзах. Пять тысяч тонн ценного горючего возьмет «Великий» в свои танки-трюмы, чтобы доставить его из Каспия на Балтику.

Новый канал увидит еще немало диковинных судов. Одно из них — нефтерудовоз. Он предназначен только для Волго-Балта. Идея его создания связана с нуждами металлургического производства в Череповце. Взяв на борт 2700 тонн руды, специализированный теплоход повезет ее из Кандалакши к домнам Череповецкого металлургического завода. А обратный рейс не будет порожним: в трюмы судна зальют нефть, которая нужна северянам. Ленинградские конструкторы дадут грузовому флоту толкач в четыре тысячи лошадиных сил. Этот силач-рекордсмен (подобного ему нет в практике мирового судостроения) поведет составы грузоподъемностью 17 тысяч тонн. Какой экономический эффект будет достигнут в речном деле с приходом этого чудо-работника! На водных просторах появятся эскадры катамаранов, цементовозов, саморазгружающихся судов, крылатых кораблей и ледоколов.

Волго-балтийский водный путь общей протяженностью около тысячи километров обладает несомненными преимуществами по сравнению с Мариинской системой. Коренное изменение условий судоходства позволит увеличить объем перевозок грузов в несколько раз. Расширяются водно-транспортные экономические связи между Северо-Западом и Центром, Поволжьем, Уралом, Донбассом и Северным Кавказом. Бесперевалочные перевозки железной руды с Кольского полуострова в Череповец, продуктов Большой химии, угля, хлеба, нефти, соли, минерально-строительных и других грузов по Волге сулят, по предварительным подсчетам, экономию до сорока миллионов рублей.

Как только в полную мощь заработает транспортный конвейер между портами пяти морей, это сразу почувствуют труженики Камы и Донбасса, Азовского моря и Архангельска, Москвы и Астрахани. Вот какие перемены ждут, например, Нижнюю Волгу. Большой поток грузов — баскунчакская соль и астраханские арбузы, волжский хлеб и овощи, каспийская нефть и рыба, богатство Азербайджана и Средней Азии — пойдет по Волго-Балту. В Астраханском порту волго-балтийские суда встретятся с каспийским флотом. Придется потесниться старожилам-каспийцам у причала и дать место беломорским и балтийским гостям. Такова орбита Волго-Балта. Ведь ББК, канал имени Москвы создавались в расчете на транспортное содружество с будущим Волго-Балтом, а не с «Мариинкой».

Канал преобразит многие порты. Ленинград, например, станет одним из крупнейших приемщиков и отправителей речных грузов. На острове Декабристов возникнет портовый район, куда будут заходить суда с Волги. Встанут под разгрузку суда с флагами Московского, Волжского, Беломорско-Балтийского и Западного пароходств. Выше по Неве, за Охтинским комбинатом, появится другой портовый район — самый крупный в Ленинграде. Он оборудуется подземными и воздушными транспортерами. Над причалами с мощными кранами повиснет эстакада железной дороги. Схема работы порта будет наиболее прогрессивной и экономичной. Эта схема на языке речников обозначена формулой «судно — вагон — судно». Многие ленинградские заводы повернутся «лицом к реке», построив причалы, к которым подойдут суда с Волго-Балта.

А на Онежском озере, в нескольких километрах от Медвежьегорска, вырастет порт-автомат. На этой уникальной фабрике по переработке грузов не будет ни одного грузчика. Если сейчас «пятитысячники» стоят под погрузкой сутки, то в Онежском порту вся сложная операция займет два-три часа. Лишь два оператора на центральном пульте управления по телевизионным установкам будут следить за подходом железнодорожного состава в крытые галереи, ссыпкой груза в бункеры и транспортировкой его в трюмы судов. Порт-автомат станет воротами, через которые апатитовый концентрат с Кольского полуострова пойдет водным путем в разные концы страны. Ценнейшее сырье для химкомбинатов, производящих



«Святой Фома» — один из тридцати восьми шлюзов бывшей системы, сдавшей полуторавековую вахту Волго-Балту



Лопатой строил «Мариинку» крепостной мужик. Теперь земляные бастионы рушатся под мощными выстрелами водяной пушки. Вода прокладывает путь воде

Из вод Сиверского озера вырастают стены Кирилло-Белозерского монастыря

В этих местах текла когда-то Шексна — бурлацкая река. Ныне плещется рукотворное море



В вахтенном журнале мы записали: «Рыбинское водохранилище. Солнце готово нырнуть за облака. Обгоняем самоходку СТБ-865»

муку плодородия, пойдет по Волго-Балту на Урал, в Подмосковье, Донбасс, на Северный Кавказ. Причем перевозка по воде обойдется в два с половиной раза дешевле, чем по железной дороге.

Изменят свое амплуа такие старые, сложившиеся издавна порты, как Горьковский, Рыбинский, Череповецкий. Особенно коснется переустройство водной системы последнего.

Прежде суда солидной, волжской тоннажности доходили только до Череповца. Дальше им пути не было. В порту краны вытаскивали трюмный груз. Ношу волжских богатырей делили на семь — десять частей. И малый флот торопился по «Мариинке» на север, увозя «расфасованный» груз. Перегрузки, простои, черепашьи скорости на густошлюзованном пути... Какие расходы! Какой урон народному хозяйству!

Иное дело теперь. Ключ-город Мариинской системы стал в начале глубоководной скоростной магистрали. Диспетчеры Астрахани и Перми, Ростова-на-Дону и Баку проводят в путь теплоходы «крупного калибра». Без остановки они пройдут до порта назначения. И ни один из них не остановится в Череповецком порту. Ведь перевалки грузов, как прежде, не будет. Правда, для череповецких портовиков найдется работа — расширится сфера их действий в других водных районах. Придется череповчанам подстраиваться под Волго-Балт.

Речной флот не так уж сильно превосходит другие виды транспорта в смысле дешевизны перевозок. Такое соотношение резко изменится после пуска Волго-Балта. Изменится в пользу речников. Экономисты с уверенностью предсказывают резкое по сравнению с недавним прошлым сокращение стоимости транспортировки между Волгой и Балтикой. По Мариинской системе перевозки были втрое дороже, чем по железной дороге. По новому каналу те же перевозки будут втрое дешевле, чем по железной дороге.

А скорости? Как возрастут они! Какой будет получен выигрыш во времени! В тот год, когда открылась «Мариинка», суда проходили от Рыбинска до Петербурга за 110 суток. Целую навигацию. Кто-то подсчитал, что куль хлеба, пока дойдет от Волги до Невы, семь раз «на крюке» побывает. Подцепит, бывало, волгарь крюком тяжелый мешок, перетащит с баржи на пристань, а с пристани

взвалит тот мешок на спину другой грузчик и перенесет на другую баржу. Иной раз куль хлеба выезжал из Саратова осенью, а в Петербург попадал только на следующий год. В середине прошлого века стали быстрее добираться от Рыбинска до Петербурга — за 90 суток. Перед революцией, когда перешли купцы с конной тяги на паровую, одолевали Мариинский путь за 30 суток. А совсем недавно, скажем в 1962 году, от Волги до Ленинграда грузы путешествовали не меньше шести — восьми суток.

Волго-Балт гарантирует сокращение этого путешествия до двух суток. Тут уже не придется грузам семь раз «на крюке» побывать или зимовать в пути. Не те времена. И люди другие. Они сумели переустроить самые дешевые дороги в быстрые и удобные. Потому ни одна карта в мире не изменилась и не изменяется так скоро, как карта нашей державы.

В Программе нашей партии записано: «Единая глубоководная система соединит основные внутренние пути европейской части СССР». Эти две строки из величайшего документа эпохи имеют прямое отношение к Волго-Балту. Ведь новая магистраль на Средне-Русской возвышенности соединит две мощные речные системы — волжскую и северо-западную. Вот как многозначны те две строки из Программы КПСС.

Три фута под килем

Кронштадтские моряки проводили нас в путешествие коротким флотским напутствием:

— Три фута под килем!

Они знали, конечно, что мы не собираемся пересекать все меридианы, что нам не грозят рифы, туманы и девятибальные штормы, что даже если мы сядем на мель, то своими силами снимем с нее свой катер. И все же кронштадтцы подарили нам на прощание древнее, как парус первых мореплавателей, пожелание: три фута под килем. Такова морская традиция: пусть между дном и килем твоего судна всегда будет девяносто сантиметров воды. Все это льстило невероятно. Однако мы полагали, что воды под днищем у нас всегда будет с избытком. Всего шестьдесят сантиметров осадки, казалось, гарантировало нас от неприятного знакомства с мелями.

Перед отплытием из Череповца мы зашли на пристань. В газетном киоске скупили все свежие и полусвежие газеты. Минимум на два дня обеспечили себя пищей духовной.

Но газеты не покупают впрок. Вы же знаете, какой магической силой обладает газетный лист. Попав к вам в руки, он требует, просит, настаивает отложить все дела и заглянуть в волшебную шкатулку новостей. Словом, не дожидаясь лучшего времени, тут же, под березами у пристани, мы принялись за газеты, как изголодавшиеся туристы за кашу.

В еженедельнике «За рубежом» прочли — сначала вместе, потом порознь — о... Череповце. «Еще недавно Череповец жил в девятнадцатом веке, а теперь сразу, не переводя дыхания, он шагнул в век двадцать первый. Его судьба была предопределена закладкой металлургического комбината. Городу, растущему с невероятной быстротой, громадный завод послужил как бы фундаментом. Решение правительства о сооружении металлургического комбината в этом далеком от культурных центров пункте могло бы вызвать удивление у случайного наблюдателя. Однако оно вполне логично. Ленинград, находящийся от него на расстоянии около 500 километров, и прибалтийские республики остро нуждаются в стали, угольный бассейн Воркуты и железные рудники Кольского полуострова ждали потребителя». В 1965 году Череповецкий металлургический завод выплавит несколько миллионов тонн стали.

Вот как ныне пишут зарубежные публицисты о бывших захолустных городишках царской России. С удивлением! Как о чуде, потрясающую реальность которого объяснить не в состоянии. Впрочем, теперешний Череповец и есть чудо — русское чудо. И едва ли надо пространно объяснять, почему древний город у слияния Шексны и Ягорбы стал столицей озерного края, металлургическим спутником Ленинграда. Интересно, что напишут еще о Череповце завтра, когда он превратится в порт на стыке крупнейшей в Европе реки и крупнейшего канала?

Мы расставались с городом на его водной площади. Череповецкий рейд, шумевший волной у подножия Соборной горки, и вправду походил на деловой перекресток в часы «пик». Вот капитан рейда помчался на катере к транзитной самоходке. Беспечные обладатели моторок сновали под носом буксира-плотовода. Входил в гавань

сейнер, возвращавшийся с уловом. Пыхтел плавучий кран, пробираясь в сторону металлургического завода. Озерный красавец-теплоход отодвинулся от пристани. Его провожала крикливая стая чаек. Белыми флагами махали друг другу встречные танкеры. И те флаги тоже походили на чаек.

За кормой нашего катера не плескались избалованные спутницы озерных теплоходов. Нам не махали прощально с пристани. А мы уходили в серьезное плавание. Нас ждало водохранилище, которое не без основания, наверное, называют морем. Нас предупреждали: не шутите с его вольной волной. Ну что ж, мы с уважением отнесемся к размаху берегов моря, пока будем плыть из его самого северного залива в самый южный.

Из планшета достали навигационную карту Рыбинского водохранилища. Она лежала там рядом с нашей давней спутницей — картой прежней России, изданной в канун Великого Октября. Странно видеть их рядом, эти карты. Вроде бы все тут одинаково: и Череповец расположен южнее Белого озера, и Рыбинск на своем месте, и Волга в сильном изгибе протянулась. А все-таки карты разные! На прежней петляет Шексна от Череповца к Волге, а к ней витиевато течет Молога. На нынешней карте на месте Шексны и Мологи огромнейший голубой разлив. На прежней — деревень в междуречье немало: Красное, Шепинское, Черкасово, Рождествино, Ягорба, Бетонишино, Мягкая, Никольское и город Молога. На нынешней — нет их: стерты голубой краской. Пойменные озера, бесчисленные притоки, болота и леса — огромная низина, протянувшаяся километров на полтораста с северо-запада на юго-восток. Так выглядело на старой карте Молого-Шекснинское междуречье, обозначенное светло-зеленым цветом. Пространство это выглядит теперь совсем не так. И новое море подобно зеркалу отразило преобразующую силу нашего времени.

Биография Рыбинского водохранилища незаурядна. Тридцать лет назад в эти «пошехонские» места пришли изыскатели из экспедиции. Они исследовали непроходимые болота. Им удалось узнать характер тихих рек, которые по весне растекались необозримо. При разливах смыкались Шексна и Молога, подступая к деревням, что стояли на возвышенности. И не было тогда других дорог, кроме водных. В весеннюю пору слетались в междуречье

тучи непуганых птиц. Недаром этот край называли журавлиным.

На дне будущего моря еще паслись стада, цвели льняные поля, вили гнезда пернатые гости, а проектировщики уже знали, насколько поднимется вода, каковы границы нового водохранилища и что даст оно народному хозяйству.

Геоморфологов, ботаников, почвоведов и других изыскателей сменили в междуречье строители. Около деревушки Переборы появились буровые вышки, землеройные машины, транспортеры. Готовилось к перемене места жительства свыше шестисот колхозных сел и шесть городов. В глухих местах валили лес, чтобы очистить дно будущего моря.

Осенней ночью 1940 года было перегорожено русло Волги. За два месяца до начала Отечественной войны началось наполнение чаши будущего моря. В год победы над фашистской Германией море улеглось в приготовленное ему ложе.

Среди искусственных водоемов мира Рыбинский занимает по площади одно из ведущих мест. Азовское море уступает ему по глубине. Резервуар его наполнен 25 миллиардами кубометров влаги. Гордость американцев — водохранилище Кентукки — вчетверо меньше по размерам. Просторы моря бороздят рыбацкие флотилии. В одном из уголков его уместился Дарвинский заповедник с климатом прямо-таки приморским. Рейсовые теплоходы не так-то скоро — за половину суток — проходят Рыбинское водохранилище из конца в конец по 160-километровому фарватеру...

И вот журавлиный край, ставший краем электричества и металлургии, транспортным узлом на пути с Балтики к Волге, принял наш миниатюрный корабль.

Первая наша встреча на просторах моря с ветром. Мы поймали его первый порыв, когда на горизонте стерлись очертания Череповецкого металлургического завода. Ветер налетел из-за мыса, бросил на нас волну, обдал брызгами. Ты снова на нашем пути, речной бродяга! Мы знакомы с тобой. Нам не обещан штиль. Крепость твоего дуновения метеорологи оценили в четыре-пять баллов. Само по себе это не так уж много. К тому же небо безоблачно. А с пляжа погода показалась бы просто идеальной. Правда, на севере так говорят: солнце светит, да ветер

студит. И коли ты, ветер, нынче хозяин на море, то позволь войти в твой дом. Мы не будем просить у тебя милости, как когда-то наши предки, ходившие в дальние водные походы. Лучшие лоцманы ставили свечи святому Спиридонию — покровителю странствующих, умоляя его даровать добрый ветер. Но свеча сгорает быстро. Как надежда слабого человека. Мы не ставили свечей преподобному Спиридонию. Мы зажгли огонь мечты, с которой плывем из края в край нашей Родины. Сумеешь ли ты, ветер, загасить этот огонь? Попробуй!

До «настоящего» водохранилища, где прячутся за горизонт берега, еще далеко. А катер успел уже испытать на своих бортах тяжесть волны.

Фарватер извилист. Красные буи и черные то разбегались к берегам, то сходились друг с другом. Будто сорвало разноцветные речные знаки с якорей и плавали они по воле ветра. Если б не было под рукой карты, право, поверили бы в эту невероятность. Но карта верно рассказывает, как плыть.

У небольшого лесистого полуострова пришлось развернуться под острым углом. Слева вырастал остров, над которым высились створы. Справа еще одна приметная веха — макушка Луковецкой церкви. Прежде церковь стояла на высоком берегу Шексны. И ее оставили, чтоб служила речникам в дневное время маяком. Подплыли к этому маяку поближе. А это, оказывается, забавно — посмотреть «свысока» на церковь. Снаружи она основательно потрепана штормами и льдами. Там, где когда-то висел звонкий колокол, глухо рычали волны.

Фарватер по-прежнему извилист. Потому и ветер то шел в лобовую, то с кормы заходил. Делать нечего: подстраивались под него, меняли скорость. А вот с боковым ветром не было сладу. Без устали обрушивал водяные каскады на наши головы. Пришлось попробовать волну на вкус. Утирать лица бесполезно. За одной волной шла другая, не менее «мокрая».

Когда бакены повели нас влево и фарватер пошел вдоль берега, ветер задул еще прилежнее.

Решили задраить все по-штормовому: кокпит закрыли брезентом, убрали фотоаппараты и вахтенный журнал, положили под сиденье спасательные жилеты. Лучше им лежать под рукой. Ведь с мотором могло случиться всякое.

Ошибается тот, кто думает, что по водохранилищу можно запросто совершить воскресную прогулку. Вдали от берега, где расставлены судоходные ориентиры, оно встречает совсем не гостеприимно. Вдоль берега идти еще хуже. Разве объедешь все подводные камни или топляки? Один раз, да ошибешься. И этого достаточно, чтобы стать добычей моря. В Череповце от спасателей слышали мы, как местный милиционер добирался из одной прибрежной деревни в другую. Где-то на полпути отказал мотор. Лодку понесло от берега. Четверо суток искали милиционера. Всем капитанам судов было передано тревожное предупреждение: человек в беде. Нашли его на противоположном берегу водохранилища — километрах в пятнадцати.

Плавание по волнам, напоминавшее катание на качелях, было утомительным. А впереди самый сложный участок — открытая часть водохранилища. Не лучше ли сделать перерыв? И к тому же узнать прогноз погоды.

Само благоразумие повело наш катер к берегу. И мы в общем-то не протестовали против такого поворота дела. Только как достичь этого берега? Карта не гарантировала нам глубин. Даже трех футов, которых с избытком хватило бы «Горизонту».

В бинокль мы разглядели у береговых камней странных очертаний баржу. Уж если баржа тут прошла, нам опасаться нечего. Но, приблизившись, увидели, что баржа затонула: корма торчала высоко над водой, а нос уткнулся в воду. Странно. На всякий случай выключили мотор. Пошли на веслах.

Метрах в десяти от полузатопленной баржи за спиной раздался всплеск. Обернулись. Разглядели повнимательнее баржу и берег. Вокруг ни души. И на воде все спокойно. Каменная коса отделяла небольшую гавань от волн.

Взялись каждый за свое весло — и... на кокпит упала консервная банка, набитая землей. Тут же обернулись снова. А на нос летели три стрелы. Но они упали в воду. Выловили одну из них. Н-н-да... Точно такие стрелы мы делали сами когда-то. И заостряли вот так. И вороньи перья вставляли. Наверняка эти тонкие палочки пущены из самодельного лука с рыболовной леской. Однако чья же рука натягивала грозную тетиву? Баржа мертвенно пустынна. Ничего лучшего мы не придумали, как крикнуть в пустоту:

— Эй, кто там!..

И баржа ответила мальчишеским голосом:

— Патриа э муэрто!

Возглас прозвучал не совсем правильно, но достаточно твердо. И тогда мы поняли, что баржа — это совсем не баржа, а корабль сподвижников бесстрашного вождя кубинских революционеров Фиделя Кастро. Вероятно, этот корабль только что вошел в залив Кочинос и готов сразиться с войсками ненавистного Батисты. И патриоты идут в бой с возгласом: «Родина или смерть!»

Ну что нам было делать? Изображать из себя Батисту? Но мы не знали, как надо играть в презренного диктатора. И тогда решили, что лучше всего на нашем месте сдаться в плен. Над катером был поднят флаг капитуляции — белый сигнальный флажок.

И сразу на корме полузатопленной баржи показались победители. Четверо воинственных мальчишек с недовольным видом рассматривали наш сигнальный флажок. А когда мы взобрались на баржу, ребята погрустнели. Гости интересовали их только в качестве потенциальных противников или партнеров по игре.

Мы могли еще вспомнить, как играть в капитана Немо, челюскинцев или партизан. А вот в кубинскую революцию не умели. Нам было даже немного совестно: столько слышали, читали об острове Свободы...

И все-таки любопытно, как нужно играть в эту игру?

— А что? — спросили мы ребят. — У вас, наверное, пушка есть для стрельбы из консервных банок? Интересно, какой она конструкции.

— Не-е-т! — простодушно ответил самый младший. — Пушки нет. Просто...

Тут он глянул на самого высокого среди четырех — рыжего паренька — и прикусил губу.

— Просто... Просто банку одну нашли в трюме, — договорил за малыша рыжеволосый. — А может, вам воды свежей нужно? Мы ключ один знаем — быстро сбегаем.

— А где у вас арсенал?

— Арсенал? — переспросил все тот же паренек.

— Ну да! Это место, где оружие хранится.

— А мы здесь почти случайно, — ответил он и встал у входа в полуразвалившуюся рубку баржи.

Мы поняли, что ребята больше ничего не расскажут про себя. Обидно: только стали входить во вкус неизвест-

ной игры... Пришлось заняться прозой — разжигать спиртовку и варить обед.

Покинув баржу, мы узнали от победителей не больше того, что услышали в самом начале. Так и осталось неизвестным, есть ли на борту баржи пушка, которая стреляет консервными банками, и какова конструкция самодельных луков. Мяксинские мальчишки не открыли своей тайны.

Через несколько часов катер прежним курсом плыл на юг. Мы шли навстречу безбрежной шири. Прогноз погоды был известен. Мы узнали его на той же барже у Мяксы. Нет, там не было метеостанции. Зато у нас был транзисторный приемник. Речники советовали пользоваться им для прослушивания сводок погоды и штормовых предупреждений. И мы знали волну, на которой работала радиостанция, обслуживавшая суда в районе водохранилища. Правда, не совсем просто было найти в эфире позывные станции речников. Долго настраивали приемник. Слышали передачу из Вологды, упоительный монолог безвестного радиста, отчаянно длинное сообщение о выполнении квартального плана лесозаготовителями. Но где же позывные станции УСС-2? И вот слышим... «Повторяю прогноз погоды от девятнадцати ноль-ноль: ветер юго-западный один — три балла». ...Конечно, это «наша» радиостанция! Кто еще может посылать в эфир метеосводки на волне 70,09 метра?! Спасибо тебе, прекрасная незнакомка у микрофона. Твой голос обнадежил нас. Ветру не застать нас врасплох на самой широкой части водохранилища. Ведь мы решили продолжать плавание, несмотря на вечернее время. Опыт подсказывал, что ночью идти даже лучше, чем днем: стихает ветер. И на этом строился тактический план плавания. Еще мудрый Нансен советовал: спешите медленно.

Прогноз оказался безупречно точным. К вечеру ветер утих. Катер уж не трясло, как старую машину на проселке. Можно было открыть вахтенный журнал и взяться за карандаш. О дальнейшем маршруте расскажут записи из бортовой летописи похода.

19.20. На траверзе Мяксинского створа нагоняем самоходку СТБ-865. В обществе такого попутчика чувствуем себя увереннее. Интересно, куда и с чем идет самоходка? С ходовой рубки нас рассматривают в бинокль. Неужели так диковинно выглядит со стороны наш катер?

19.40. Вдали странная пирамида. На карте ее нет. Зря все-таки не скорректировали карту перед отплытием. Столько неточностей. Видимо, изменили обстановку. При ближайшем рассмотрении «пирамида» оказалась парусником. Разошлись левыми бортами. Поприветствовали загорелых ребят. Велико искушение остановиться, выключить мотор и поболтать с ними посреди водохранилища о земных делах.

20.00. Справа по ходу торчит еще одна церквуха. Уж совсем неприглядного вида. А место примечательное. На нашей старой карте тут обозначена деревня Ягорба. В трех километрах бывший шекснинский шлюз Ягорба. И церковь, и деревня, и шлюз, и Шексна — это уже история.

20.15. Пирамида № 11. Меняется судовой ход. Теперь компасный курс 172°. Мотор работает отлично. Мы об этом не боимся говорить вслух. «Сглазить» его невозможно. Число оборотов 1800. Скорость невелика — около 20 *км*, в запасе много бензина.

Прошли «половину» карты. Идем по карте южной части водохранилища. Выходит, от Мяксы удалились на 40 *км*, а до Рыбинска осталось 59 *км*.

20.40. Солнце нырнуло за облака у горизонта. Рановато светило закончило свой рабочий день. Могло бы и повременить. С ночной вахтой поздравляют нас светлячки пирамид — то слева, то справа подмигивают. Писать удается, подсвечивая фонариком.

21.47. Впервые за все дни плавания видим, ощущаем полное безветрие, абсолютный штиль. Такое не почувствуешь на палубе комфортабельного экспресса... Солнце покинуло нас совсем, опустившись во мглу. На прощание оно окрасило небо в малиновый цвет. Вода повторила картину предзвездного неба. Вода совершенно спокойна. На такой глади, кажется, можно даже расписаться. Иногда легкая рябь набегает. И тогда видишь тонкую игру красок и теней.

22.00. Впереди светится пирамида. Должно быть, шестая. Это на самой середине водохранилища. Подплываем поближе — иначе не увидеть номера. Стая чаек, напуганная шумом мотора, улетает прочь от трехметровой треноги со щитом. Вот где, оказывается, ночуют чайки!

22.12. Прямо по курсу пирамида № 4. Мигает обоими глазами. Только глаза разные — то белый, то красный.

От этого знака два судовых хода — на Рыбинск и на Углич. Где-то тут затопленный город Молога. Жаль, что плывем не днем. Говорят, в хорошую погоду можно разглядеть под водой улицы и площади бывшего города.

23.10. Впереди серебристые всплески маяка. На горизонте алмазные точки огней. Встречные суда, пирамиды, бакены, уходящие в стороны от главного фарватера, береговые створы — все светится своими огнями, подмигивает, поддразнивает... Как бы не заблудиться в этом маскараде. А где фарватерные сигналы?

23.40. На воде яркие блики. От ослепляющего сверкания ночь кажется еще чернее. Мы с удивлением обнаруживаем, что плывем мимо близких берегов. Каким-то чудом в этом безмолвном концерте огней находим пирамиду под № 1. Это финал. Где-то близко Рыбинский шлюз — ворота на Волгу.

Возникает идея отметить переход через водохранилище и отправить в небо ракету. Пусть в этой мозаике светлых точек блеснет и наша искорка. Дискуссия по этому поводу ни к чему не приводит: один — за, другой — против. Тем не менее рулевой, пользуясь правом капитана, разряжает ракетницу.

Счастливый выстрел! Подобно молнии вспышка ракеты освещает каменную дамбу. На ней высится скульптура женщины с прекрасным лицом. Она простерла руки навстречу нам. Ну конечно! Это монумент в честь матери рек русских. Волга! Вот как встретились мы с тобой! Здравствуй, труженица!

23.56. Подходим к шлюзу. По бокам шпалеры огней, отраженных водой. Ворота раскрыты. Очевидно, ждут кого-то. Только не нас. Так и есть! Откуда-то сверху раздается суровый голос:

— Моторный катер... Моторный катер... Если у вас нет разрешения, шлюзоваться не имеете права. В шлюз не заходите.

Вот тебе раз! Прошли два свирских шлюза. Отсчитали двадцать две «ступеньки» на «Мариинке». В трех новых камерах Волго-Балта швартовались. И везде счастливого плавания желали. А тут: «если у вас нет разрешения...»

Мы все-таки вошли в шлюз. Прибегает дежурный. Перегибается через парапет, допрос нам учиняет, разрешение требует.

— Простите, чье разрешение?

— Горсовета.

— А разве горсоветы руководят шлюзами?

— У нас есть указание, — настаивает дежурный.

— А у нас есть маршрут. И Рыбинский шлюз нам никак не объехать.

Пусть будет скандал. Но постоим за себя и за наших последователей, которым суждено пройти этот шлюз.

24.00. Повезло. Про нас, очевидно, забыли. Мы шлюзуемся, как и все. На равных правах. И со шлюзом ровным счетом ничего не случится, когда выйдем из него. Зачем же людям омрачать такой праздник, как свидание с Волгой?

17 июля. 00. 05. Да, мы торопились к тебе, великая река. Сколько нелегких километров оставили позади. А сейчас с удовольствием зачерпнем кружкой твоей водицы, чтобы напиться после долгого пути.

Не скроем: мы чувствуем себя чуть ли не героями. Прошли все-таки Рыбинское. Плыли без берегов. Не испугались ветра. Вели катер с точностью бывалых штурманов. Нет, не зря балтийские моряки разговаривали с нами на «ты». И пожелание их относительно трех футов под килем... Под днищем что-то заскрежетало. Мотор взревел. Катер конвульсивно дернулся. Размечтавшийся рулевой окаменел. Над рекой повис истошный вопль:

— Выключай!..

Выключен газ. Молчит мотор. Волга равнодушно течет мимо. Предательски мигает слева красный бакен. Тишину нарушает диалог в катере:

— Кажется, тут трех футов нет...

— Пожалуй...

Течет Волга

Расплата за самонадеянность



Винт задел за что-то твердое. Мы почувствовали это сразу. Где-то внизу предательски загромыхал подшипник. Тело катера задрожало. А кругом непроглядная тьма. И она отняла у нас былую уверенность.

Глупая авария. Может, это расплата за самонадеянность?

Прости, слава! Но нам не до тебя. Нас заботило только одно: скорее бы найти безопасное место и выбраться на берег. Сразу одолела усталость. Мускулы онемели. Десятичасовой напряженный путь через водохранилище дал знать о себе.

Позади остались бетонные стены выходного канала. Катер очутился в естественном русле Волги. Впрочем, было бы весьма смелым утверждать, что мы знали, где находимся. Нас окружала такая темень, что сказать с уверенностью, куда течет река, было невозможно.

Сзади послышался сильный шум. Оглянулись в тревоге. Что-то огромное, в огнях, надвигалось на нас. Пароход! Он надвигался, будто целясь в корму «Горизонта». Неужели рулевой не видит нас?

Развернули катер под прямым углом, отступая перед шлепающим колесами чудовищем. И тут же глухой удар сотряс корпус «Горизонта». Мель... Неумолимые силы инерции швыряют нас к ветровому стеклу. Падая, видим рядом огромные лопасти пароходных колес... Только выбрались на палубу, как подкравшаяся волна с остервенением хлестнула по катеру и смыла нас, словно мыльную пену, за борт.

Совершив замысловатое сальто, мы очутились в реке. Меховые куртки оказались не лучшими плавательными костюмами. В тот момент мы не могли продемонстрировать ни одного из известных стилей плавания. Правда, скоро заметили, что брасс или кроль здесь совсем не к месту. Коварная волна неожиданно покинула нас, оставив экипаж лежать на суше подле своего судна.

Ага! Теперь все ясно как белый день. Интересно все же: берег это, остров или коса? Впрочем, какая разница!

Поднялись на ноги. Нестройно прокричав: «раз, два взяли», толкнули «Горизонт». Катер даже не вздрогнул. Эти полторы тонны не для нас!

Грустно и смешно. Снова авария! Сначала царапнули винтом о дно. Теперь сели на мель... Но кто виноват? Пароход? Вон, кстати, и он. Яркой гирляндой повисли его кормовые огни над рекой. Красиво! С какой уверенностью ведет рулевой громадину по совершенно темному водному коридору. Разве ему понять сидящих на мели?

Черт возьми, не ночевать же в самом деле на этом пляже!

Резкий гудок ударил как заряд тока. Ну, это уж слишком. Из шлюза выходило еще судно. Судя по высоте топовых светильников, оно не из мелких. Скользнул по воде прожектор. Опять жди беды. А может, волна снимет нас с мели? Попробуем?

Занимаем позицию по бортам катера. Судно уже близко!

— Готовьсь!

— Идет...

— Толкай!!

«Горизонт» пошевелился. Взлетела вверх корма. Остаток сил брошен в неподатливый борт. Нет! Натиск воды сильнее. Волна упругим плечом подтолкнула катер еще дальше на берег.

Это уже настоящее кораблекрушение.

И вдруг — всплеск воды. Лодка?

— Эй, кто там? Помогите...

Рядом с катером уткнулась в песок двухвесельная лодка. Три фигуры надвинулись из темноты. Рыбаки.

— Как же это вы так? А? — спросил один, оглядывая катер. В голосе его слышалось больше иронии, чем сочувствия.

— Косу перепрыгнуть захотели, что ли? — спросил другой, коренастый с чубом парень.

Третий тоже не промолчал:

— Рыбинские будете или переборские?

— Замоскворецкие мы... — не без досады бросил Борис.

— Тогда понятно, — не без удовольствия откликнулся первый. — Москвичи больше на троллейбусах любят кататься или на метро.

— Бывали мы в столице, — в тон товарищу продолжал тот, который с чубом. — Мосты красивые. Набережные гранитные, как полагается. Высотные дома. Это все есть. А вот чтобы кто-нибудь по реке на моторке прошелся, ни разу не видел.

Завязывался разговор, в котором нам отводилась банальная роль. Правда, этих ребят можно понять. Воскресная ночь. Одна забота в голове: как скоротать время до рыбалки. А тут живописная картинка: попавший на отмель катер с двумя дилетантами от мореплавания, которые, вместо того чтобы править вдоль реки, поплыли поперек.

Мы не стали спорить с рыбаками. Простите, земляки, но нам трудно было защищать честь мундира московских водомоторников. Разве сравнишь любовь к воде настоящего волжанина и жителя Москвы, который привык видеть реку за каменным парапетом? Нет, мы не спорили с рыбаками. Мы молча признали превосходство хозяев реки.

Впятером мы столкнули катер на воду. Зарокотал мотор. Рыбаки поплыли рядом. Нас сопровождали сразу три лоцмана.

— Правее... еще правее... Прямо...

Мы безоговорочно следовали командам, раздававшимся с лодки.

Метров двести шли вниз по реке, затем, сделав крутой разворот, поплыли в обратном направлении. Маневр этот был совершенно непонятен. Но мы доверились спутникам.

— Тише ход. Самый малый.

Перед нами вырастала темная стена.

— Выключай!

Катер продолжал бесшумно скользить.

— Чалку!

— Есть чалку!

— Все в порядке! — раздался голос над головой. — Спокойной ночи на Волге!

И мы снова одни. Берега усыпаны точками огней, мигают бакены. Вдали стоит светлое зарево. Там Рыбинск.

Большой день

Скоро утро. Оно покажет нам Волгу. Горизонт уже светел. Ждем восхода. Он будет не первым в путешествии. И кажется, все известно наперед: посветлеет горизонт, потом земля озарится первой улыбкой солнца, затем светило опустит в воду свой золотой меч. Знаешь: так оно и будет. Однако к этому таинству рождения нового дня невозможно привыкнуть. И так обидно за людей, которые эту красу природы познавали через посредников, веря на слово художникам и поэтам.

Вот и встал над вечной рекой новый день, чистый и спокойный.

Давно мечтали увидеть тебя, Волга. Разложив карту, мы плыли мимо твоих откосов и лугов, мимо плотин и пристаней. Мы знаем твои предания. Слышали твои песни. Почувствовали твою силу. Отгадали твое волшебство. Ты умеешь врачевать, превращая равнодушных в восторженных, скептиков в мечтателей. И бегут от тебя, точно тучи от ветра, сомнения и горести.

Кто не знает городов, которые породнила ты? Такого прошлого, как у тебя, нет ни у одной реки мира. Ты повидала на своем веку костры первобытного человека и огни гигантских электростанций. Ты слышала бурлацкие

песни и рокот первого в мире корабля на подводных крыльях.

Вечная река... Нелегкую прожила ты жизнь. Сколько поколений ты поила, кормила и одевала? Полчища врагов рвались к твоим святым берегам. Но ты давала защитникам живую воду, посылая на подвиги своих сынов. Дух свободы Минина и Пожарского, знамена Разина и Пугачева, легендарные тачанки Чапаева и окопы Волгограда украшают твою историю. На твоих берегах родились Горький и Чкалов, Свердлов и Лобачевский, Салтыков-Щедрин и Шаляпин, Некрасов и Добролюбов, Чернышевский и Карамзин. Ты дала человечеству великого Ленина.

Бегут по дорогам мира твои автомобили. Ходят по пшеничным морям твои степные корабли. Плавают по рекам и морям твои суда. Где, как не на Волге, расти бастионам химии и гигантам индустрии? И если в Москве, Калуге, на Уральских горах или в степях Калмыкии зажжется лампочка, то мы знаем: твоя, Волга, богатырская энергия засветила ее.

Мы начинаем путешествие по Волге. Перед нами путь в тысячу километров — от Рыбинска до Камы. Полотна карт северных озер и Волго-Балта спрятаны. Теперь нашим путеводителем будет служить Волжский речной атлас. В нем десятки страниц. Река порой едва умещается на развернутых листах. Сравниваем масштабы: от 300—400 метров до 40 километров меняется ширина реки. Судовой ход то мечется между берегами, то, почувствовав глубину, становится прямым и надежным. Двенадцать, четырнадцать, двадцать метров — таковы на карте отметки глубин. Даже морской корабль не предъявит претензий Волге.

Впереди волжские города, заводы и стройки, порты и мосты. Впереди знаменитый Плес, воспетый Левитаном, древние соборы, город-остров Свияжск. Впереди «главная улица России», как когда-то назвал Волгу Горький. И все это обещает нам прекрасное утро — первое волжское утро.

Солнце поднималось все выше. Появился ветерок. Дрогнула река, пробудилась, заулыбалась.

Мы огляделись. Темная стена, к которой ночью привели нас рыбаки, оказалась полузатопленной баржой. Она изрядно поржавела. В ее трюмах плескалась вода.

Слева виднелись ворота Рыбинского шлюза. От кромки выходного канала протянулась узкая песчаная коса — свидетельница нашей ночной беды. Она отделяла фарватер от старого русла Волги, в которое завели катер три ночных лоцмана. Оказывается, мы обогнули мыс и попали в тихую заводь.

Медленно раскрылись ворота шлюза, и в узкий канал протиснулся белоснежный корпус огромного судна. «Инженер Пташников», — прочитали мы золотые буквы на его борту. «Москва — Астрахань (туристский рейс)» — гласил плакат под рулевой рубкой. Однако на палубе ни души. Пассажиры еще спят. А куда им торопиться? Волга от них не убежит. Не видели Рыбинский шлюз — посмотрят на Горьковский или Волгоградский. Хорошо им. Вот сейчас, верно, они досматривают сны, предоставив капитану разбираться, где там мели, а где фарватер. Их не интересует, хватит ли топлива до ближайшей пристани. Какое им дело, что двигатель не держит оборотов. Они не слышат, что стучат клапана. Через час-другой туристы проснутся, облачатся в выглаженные пижамы, выбегут на палубу вдохнуть свежего воздуха — и в ресторан, завтракать. А там уже все готово: салаты, сливки, яичница, кофе... Выбирай что хочешь. И все горячее. И салфетки белоснежные. И сервировка безупречная...

— А недурно бы сейчас яичницу? А? — мечтательно произнес Борис.

— За чашку кофе отдал бы канистру бензина, — мрачно буркнул Владимир.

— Ну, ты брось эти барские штучки. Давай-ка спиртовку. Волжского чайку хлебнем.

Подняв на борт баржи походную «фабрику-кухню», мы разожгли спиртовку, расстелили газету-скатерть и стали ждать, когда наш друг — пузатый жестяной чайник подаст сигнал к трапезе.

А река совсем пробудилась ото сна. Вдали виднелись пригороды Рыбинска. Ожили золотистые пляжи. После безлюдной Шексны, после бескрайних просторов водохранилищ и озер Волга показалась нам яркой, праздничной, переполненной весельем. Впрочем, почему «показалась»? Так было на самом деле. Солнечную реку, песчаные шапки островов уже населяли отдыхающие. Где-то задорно тарахтел подвесной мотор. Быстроходный скутер демонстрировал скоростные качества на водной арене.

Слева увидели устье большой реки. Сомнений нет — это Шексна, наша давняя знакомая. Диковинно, не правда ли? Не думали мы, что придется вновь встретиться с ней. Прошли по Рыбинскому водохранилищу. Вышли на Волгу. И что же? Снова Шексна! Самое интересное, что теперь это единственное место на исчезнувшей реке, которое сохранилось в первозданном виде. Посмотрите на старую карту. Устье Шексны нанесено именно тут, неподалеку от Рыбинска. На новых картах место впадения Шексны в Волгу предпочитают совсем не обозначать. Побаиваются картографы, что какой-нибудь незадачливый турист примет чисто символическое устье за реку и приплывет... в машинный зал гидростанции. Дело-то в том, что воды Рыбинского водохранилища сбрасываются в Волгу через прежнее русло Шексны. Когда работают турбины, бывшая река становится бурлящим потоком, с клокотанием низвергающимся в Волгу.

Интересно завернуть в прежнее шекснинское устье, посмотреть, как выглядит гидростанция. Но мы не стали искушать судьбу. Слишком свежи были воспоминания о ночном крушении. Кстати, винт катера грохотал не менее свирепо, чем ночью. Но скоро мы приплывем в город, где есть порт, подъемные краны и наверняка мастерские. Уж как-нибудь справимся с последствиями аварии.

Достоин ли бурлак памятника?

Турист и путешественник. Есть ли разница между ними? Мы понимаем праздность вопроса, но все же... Как нам себя величать?

Вот уж больше месяца живем на воде. Ветер не щадит наших лиц. Поливает дождь. Жалят всевозможные твари, именуемые комарами, слепнями, осами. Мы терпим и плывем. Плывем и терпим. Так как же мы называемся? Туристы?

Мы встречали «дикарей», которые старались не появляться в черте городов. Попадались и их антиподы — ультратуристы в яркой замысловатой одежде, обвешанные кино- и фотоаппаратами, а также прочими не всем понятными принадлежностями. Важно ходили они по улицам городов, проверяя, не исчезли ли куда-нибудь отмеченные в путеводителе достопримечательности. Местные

красавицы при виде туристов скромно опускали глаза, а мальчишки принимали их за пришельцев из соседней галактики.

Такой уровень нам, пожалуй, не под силу.

Присвоить себе титул путешественника? Не громко ли? С тех пор как исчезли на географической карте «белые пятна», все меньше и меньше людей осмеливается называть себя путешественниками. Есть даже реальная опасность, что слово это отойдет в историю.

В энциклопедии сказано: путешественник — это тот, кто совершает поездку или передвижение пешком по дальним странам. Именно «дальним». Куда, быть может, не ступала нога человека. А где эти «дальние» страны? Увы, их теперь нет. И все-таки слово «путешественник» осталось. Доброе слово. Жаль отдавать его истории. И вывод напрашивается сам собой: надо придумать новое определение. Да, внести поправку в словари, записать там, что тот, кто отправляется в дальний путь по воде, суше или воздуху, кто регулярно бреется, носит обыкновенные брюки, не имеет путеводителя, но мечтает увидеть мир собственными глазами, может считать себя путешественником.

Мы, разумеется, не претендуем на признание нашей формулы. Однако надеемся приобрести единомышленников даже среди составителей энциклопедий. Ведь и среди авторов «скучных» книг наверняка есть любители нескучных путешествий. И если это предложение будет принято только читателями, а не составителями словарей, мы без особого угрызения совести можем занести в судовой журнал следующие строки: «22 июня 1963 года 12 час. 00 мин. Катер «Горизонт» с двумя путешественниками на борту ошвартовался у пристани города Рыбинска».

В давние времена, когда отдавали якорь у Рыбинска суда, средь команды водворялась тишина. Десять, пятнадцать минут все молча смотрели на берег. Потом рулевой выходил на палубу, снимал шапку и вместе с бурлаками становился на колени, чтобы поблагодарить бога за сохранение их в пути невредимыми...

Мы вспомнили этот стародавний обычай, разумеется, не потому, что решили последовать примеру бурлаков. Дело в том, что перед нами предстала бывшая бурлацкая столица. Ни один город на Волге не мог соперничать с Рыбинском в этом звании. Из Астрахани и Нижнего, с

Камы и Оки тянулись сюда бесконечные караваны. Медленно плыли против течения громоздкие и неуклюжие баржи.

И вот, днем и ночью, в пронизывающий октябрьский холод и июльскую жару, в слякоть и грязь, порой в воде по грудь шли бурлаки вдоль Волги. Шли месяц, два, три... Пятнадцать верст в сутки. На перекатах люди надрывались, падали в изнеможении.

А на широких плесах или в половодье, когда нельзя идти с бечевой, собирались бурлаки на судне. На лодках завозили якорь вверх по течению, возвращались обратно и, набросив на плечи канат, толкали палубу ногами. Отмерят путь от носа до кормы, перехватят руки и снова впрягаются в лямку. Подтянули баржу к якорю — начинай все сначала.

По́том и кровью пополнялась река. Одни отдавали жизнь. Другие принимали жертву как должное. Тысячи городов кормила Волга. Санкт-Петербург и дня не просуществовал без добровольных волжских каторжан. Так и плыли по Волге караваны. За спинами бурлаков — бечева... В Рыбинске остановка. Дальше мелководный путь. На этом оживленном волжском перекрестке возник грандиозный перевалочный порт. Пирсы, пристани, причалы, склады тянулись на два десятка километров! Гонимые нуждой, собирались здесь сотни тысяч бурлаков и крючников.

Судьба трудового люда не отличалась разнообразием. Сойдет бурлак на берег. Оставит в кабаках заработанные рубли. А потом снова убедится, что никому не нужен в человеческом муравейнике. Да и поспешит обратно — в низовья реки, чтобы успеть сделать за навигацию еще один рейс. Ну, а если он измучен болезнью? Если нет больше сил? Не попытать ли счастья в городе? Таких «счастливых» называли в Рыбинске зимогорами. Горевали они зимой — без работы и денег...

Древний город. Пятьсот лет назад пришли сюда, на слияние Волги и Шексны, первые поселенцы. То была не военная знать, не великие князья, а рыбаки. Вокруг города не найдешь остатков крепостных стен, рвов и башен. Никогда не воздвигали их рыбинцы. Откуда быть богатству у города-простолюдина, обязанного рождением рыбному промыслу?

Таково прошлое, о котором мало что напоминает в нынешнем облике города. Современный Рыбинск — крупный промышленный центр страны. На его верфях строятся теплоходы и танкеры, землесосы и плавучие краны. Из заводских ворот начинают путешествие дорожные механизмы. Крылатые слова: «город строится, город растет, город хорошеет» — вполне могут быть отнесены к Рыбинску.

Попав на опрятные улицы, читая яркие афиши, заглядывая в витрины магазинов, мы невольно искали хоть какие-нибудь следы прошлого. Совсем не из пристрастия к старине. Просто мы отдавали должное трудовой биографии города. Нам почему-то казалось, что на центральной площади мы обязательно найдем гранитный обелиск с древним гербом, украшенным двумя стерлядями. А на набережной, рядом с Волгой, нас встретит бронзовая фигура прежнего владыки города — бурлака. Увы, мы обманулись. В беседах с рыбинцами часто спрашивали, почему нет бурлака.

— Зачем? — удивились работники горсовета. — У нас есть институты, техникумы, Дворцы культуры. Смотрите, как застраивается левобережье, как красив новый мост через Волгу...

— Памятник бурлаку? Это было бы здорово! — сказали рабочие порта.

И мы не можем не согласиться с ними. Поднял же руку над Невой Петр I. Скачет на лошади Юрий Долгорукий неподалеку от столичного Кремля. Украшен Киев монументом Богдану Хмельницкому. Наверное, Рыбинск мог бы обойтись и без памятников. Но разве город не имеет своей истории? Разве не достоин волжский труженик памятника?

Мы строим добротные дома, возводим гидростанции, разбиваем сады и парки. Не пустуют наши картинные галереи. Но когда речь заходит о монументе, способном преобразить улицу или площадь, монументе, который вызывает чувство гордости и патриотизма, от него отмахиваются как от ненужного украшательства. С другой стороны, все города буквально заполонены убогими «массовками». «Девушка с веслом», «Юноша с мячом», «Мальчик с корабликом» — эти гипсовые анахронизмы встречаются в каждом городском сквере. Вот и получается, что память

об интересном прошлом Рыбинска законсервирована лишь в стенах краеведческого музея.

...Наутро мы покидаем Рыбинск. Хороший город. Приветливый. Путь по воде немалый проделали мы, прежде чем попасть сюда. Мы видели по берегам рек тот самый бечевник, где поднимали пыль ноги бурлаков, мы видели прорытые лопатой крепостного крестьянина каналы. Мы оценили труд этих, казалось бы ничем не примечательных, людей. Вот почему возник этот разговор.

Чужая беда

Кабинет главного инженера Рыбинского порта. Телефоны, микрофон, селектор и прочая сигнализация.

За столом — человек. Видимо, довольный собой. Накрахмаленный воротничок. Перед столом — мы. Без накрахмаленных воротничков.

Мы. Авария случилась. Винт погнули. Как бы исправить. Помогите...

Главный инженер. Кто такие?

Мы. Путешественники.

Главный инженер. Не понимаю. Причем здесь я?

Мы. Винт сменить надо, а катер тяжелый. Его бы краном приподнять чуть-чуть (показываем).

Главный инженер. Здесь вам не собес.

Мы. Но ведь авария у нас. Понимаете, а-ва-ри-я! Дальше не можем плыть.

Главный инженер. Меня криком не возьмешь. У нас государственное учреждение. А вы кто? Частники! Понимаете, ч-а-с-т-н-и-к-и!

* * *

Берег. Деревянный пирс. На воде шлюпки, моторные лодки, катера. На берегу вышка под флагом.

На пирсе человек с биноклем. Перед человеком с биноклем мы.

Мы. Разрешите пристать?

Человек с биноклем. Милости просим. Оттолкните ту лодку и швартуйтесь.

Мы. Авария у нас. Поможете?

Человек с биноклем. Издалека шлепаете? Вижу, компасом даже обзавелись... Что случилось?

Мы. За камень винтом задели. Крана-то у вас нет (оглядываясь). А нам катер приподнять надо.

Человек с биноклем. И без крана обойдемся. Подавай «Горизонт» задним. Сейчас приспособим... Эй, там, на пирсе! Тащи большой якорный! Удавку на корму и через блок. Живо! Сколько нас? Четыре, пять, шесть... Больше не надо.

* * *

В каждом городе стоит у самой воды домик с флагом. Издали он ничем не примечателен. Без неоновых огней, без реклам. Даже без надписи «Добро пожаловать». Не увидишь тут уютных столиков, где можно полакомиться мороженым или почитать газету. В общем это не место для прогулок, не парк и не кафе. Но зайдите сюда в воскресенье или вечером после работы. Вы встретите десятки людей. Мальчишки спорят с седовласыми дядями. Находят общий язык школьники и учитель, бухгалтер и ревизор, шофер и милиционер. Людей разных возрастов и профессий, разных характеров и наклонностей объединяет увлеченность, любовь к технике и спорту.

Здесь можно узнать о преимуществе водомета перед гребным винтом, о разнице между остойчивостью и устойчивостью. Вам расскажут легенды о кренах и дифферентах, о водоизмещениях и осадках. Здесь ценят карандаш и бумагу. Здесь чертят, рассчитывают, изобретают...

Хотите знать, как называется подобное скопление одержимых? Клуб любителей волн и ветра. Но клуб особенный. Никто не отчитывается за его дела. Никто не собирает членских взносов. Клуб этот самодеятельный. И совсем не случайно возник он на пирсе спасательной станции. Тех, кто мечтает о рулевом штурвале, о дальних плаваниях, собрали вокруг себя дежурные на вышках. Ведь в большинстве своем они из бывших военных моряков. Это ничего, что для многих морские волны обернулись Волгой, Камой или Окой. И на реке есть где применить флотские знания.

Казалось бы, совсем проста служба отставных моряков. Что главное для работников станций? Спасать тех, кто тонет. Ну, а если утопающих нет? Тогда дежурь у телефона и поглядывай в бинокль на воду. Скажем прямо:

не так уж много людей нуждается в их помощи. Хороший пловец теперь не редкость. И бывает, что за целое лето ни разу не прозвучит тревожный сигнал. Тихая, спокойная жизнь могла бы властвовать на станции под флагом. Может, кое-кого и устроила бы такая работа. Отгородился бы высоким забором от людей, повесил объявление «Посторонним вход воспрещен...» и покуривал в холодке.

Нет, таких мы не встречали. Зато были свидетелями иной жизни на станциях. Потерял в затоне рулевое перо буксир — вызывают спасателей. С аквалангами за спиной «прочесывают» дно реки. Нелегко найти в мутной воде наполовину зарытый в ил стальной лист. Не один час потратят подводники на розыски. Но пока не поднимут руль на поверхность, не снимут аквалангов. Усталые вернутся на пристань. А тут снова просьба: проволока накрутилась на винт теплохода. Размотать бы... Как не помочь речникам! Опять одевай маски, опять ныряй в воду. Плохо без спасателей и гидротехникам. Случись что-нибудь с воротами шлюза — сразу звонок на станцию: «Выручайте». Но самое большое спасибо говорят любители водного спорта.

Совсем нетрудно представить себе, как создавался самодеятельный клуб при рыбинской, к примеру, спасательной станции. Наверняка все началось с того, что какой-нибудь парень загорелся мечтой построиь моторку. Но как быть, если ты не моряк и не судостроитель, если смутно представляешь, как устроена лодка, как работает мотор? С чего начинать, куда забивать гвозди, как разобраться в шпангоутах, стрингерах, бимсах? Так и оставалась бы мечта мечтой. Да увидел на берегу веселых, жизнерадостных людей в тельняшках. Понравилось, как хлопочут они около катеров, как лихо крутят штурвал. И рискнул он, робея, задать им первый вопрос. Встретив сочувствие, он снова пришел сюда, но уже не один, а с товарищем.

Приходили к домику с флагом поклонники водной стихии. И упаси бог, если какой-нибудь ретивый начальник вдруг увидит в этом нарушение правил и явится на берег с криком: «Почему здесь народ? Здесь не место для частных разговоров! Это вам не собес, а государственное учреждение!»

* * *

Приподнять катер оказалось не просто. Четырехкратный полиспаст не давал большого выигрыша в силе. Затруднительно было проводить и сам подъем. При первой же попытке был раздавлен кормовой фонарь. Мы болезненно воспринимали каждую царапину, появившуюся на белоснежном корпусе катера. А тут такое повреждение.

Катер все еще находился на плаву. Он крутился, то прижимаясь бортом к дебаркадеру, то пугая нас немыслимыми кренами. И не подойдешь к нему, не подправишь, не придержишь. Легкий и послушный на ходу, «Горизонт» сделался громоздким, неповоротливым и тяжелым. А ведь пять человек повисли на канате, поднимая его.

Мы стойко перенесли и вторую неудачу, когда лопнул канат и катер тяжело плюхнулся в реку.

— У кого-то манильский трос был? — спросил дежурный.

— Это у меня, — важно сообщил небольшого роста паренек в полосатой майке и закатанных до колен брюках.

— Что ж ты стоишь? Неси.

Паренек перемахнул через перила, ловко прошелся по бортам двух лодок и вмиг оказался на берегу.

— Далеко ему?

— Да нет, километра три...

А что, если сменить винт, не поднимая катера?

Подвести корму поближе к берегу и попробовать дотянуться руками до кронштейна? Снять винт с вала — дело не сложное. Лишь бы не уронить в воду инструмент и особенно мелкие детали — гайку и шпонку. Но вот в чем загвоздка. Попробуйте нанести удар под водой по стопорной шайбе. Да еще не видя ни молотка, ни зубила, ни самой шайбы. Все на ощупь! Кое-как это сделать можно. Но нужна абсолютная надежность. Знай мы, сколько хлопот доставим людям, решились бы на это. Однако, взявшись помочь, спасатели не хотели отступать. Поднимем катер — и точка.

Скоро прибежал паренек, притащив канат такой длины, что его хватило бы перекинуть через Волгу. Канат этот назывался «манильский трос», и все относились к нему с большим уважением. Канат и в самом деле выглядел очень надежным. Его протащили через блоки. Спасатели заняли свои места. Подъем начался. На этот раз

все происходило спокойно. Ступица винта появилась над водой. Мы подплыли на лодке к катеру, навернули на вал съемник — и вот винт в наших руках.

Теперь нам предоставилась возможность полюбоваться последствиями аварии. Одна из трех лопастей винта согнулась почти под прямым углом. Повреждение серьезнее, чем ожидалось. Мы вертели в руках тяжелую бронзовую отливку, не решаясь приступить к ремонту. Ведь лопасти должны иметь определенную форму. А хватит у нас искусства восстановить ее с помощью молотка?

Наши друзья, видно, заметили нерешительность, с которой мы держали молоток. Дежурный взял винт и унес его в мастерскую. Через несколько минут он вернул его. Мы были поражены. И было от чего! Лопасти выправлены идеально. Даже следов молотка не заметить.

Взглянули на дежурного. А тот просто ответил:

— Винт новый. Ставьте его и путешествуйте. А ваш, старый, мы тут сами не спеша восстановим...

Западня

Когда солнце начинает спешить к горизонту, нами овладевает беспокойство. Оглядываемся по сторонам. Смотрим на часы, будто опаздываем на свидание. Теребим в руках карту. Близка ночь. И ее надо встретить во всеоружии.

Тот, кто путешествовал по воде, знает, каким серьезным делом порой выглядит подготовка к ночлегу. Первое и самое основное — поиски места для катера. Просто поставить его у берега нельзя. Первая волна от проходящего судна будет подобна нокауту. Оставить катер на плаву или, как говорят моряки, на рейде? А кто поручится, что на рассвете мы отыщем свой корабль на прежнем месте? Другое дело — устье небольшой речки, где до и после захода солнца абсолютный штиль. Это верно: лучшего места для ночлега не придумаешь. «Так в чем же дело? — скажет неискушенный водоплавающий. — Заходите туда и ночуйте».

Легко сказать «заходите». А куда? До обеда этих речек сколько угодно. Плывем мимо, и не нужны они нам. А вот стоит солнцу к горизонту наклониться — ни одного подходящего устья не найти. Или их нет совсем. Или они

настолько мелководны, что впору разгуливать по реке в калошах.

Да и стоянка катера не единственная проблема. Как говорится, условие это необходимое, но далеко не достаточное. Без ужина не обойтись? Нет. Значит, нужен валежник. Палатку на сырое место не поставишь. Выходит, ищи пригорок. А комары? Попробуй их со счета сбросить! Известно, что небесные создания предпочитают иметь дело со спящими и не пропустят случая превратить отдых в ночной кошмар.

Вот и размышляли мы о вещах прозаических средь Волги на пути к Ярославлю. Мы только заправились горючим. Все десять канистр и бак залиты под пробки. Осадка, разумеется, выше нормы. Катер тяжело разрезал форштевнем гладь реки, на которой тихо играли предвечерние блики. Не устаем любоваться волжскими берегами. Живописно вырастают из зелени небольшие домики, купола церквушек. «Володаровка, Копаево, Песочное, Тутаев, Константиново-Волжское», — читали названия пристаней.

— А где будем ночевать?

Рассматривали в бинокль каждую излучину берега, каждый островок. Ничего подходящего. То мокро, то голо, то мелко. Катер выделывал зигзаги, бросаясь от берега к берегу. Мы беспокойно ерзали на сиденьях.

И вдруг видим речку! Высокий берег. Могучий сосновый бор. И это в восемь часов вечера! Непостижимо! Но зря кричать «ура» не стали. Еще проверить надо, что за речка и можно ли в нее войти.

Направили катер в устье. Пошли на самом тихом ходу. Борис лег на палубу и, погружая шест в воду, измерял глубину. Ширина речки метров шесть, не больше. Старались нащупать самое глубокое место. Шест непрерывно в воде. А речка-то глубока! На середине — больше полутора метров. Не речка, а подарок!

Однако мы тут не первые. За поворотом, уткнувшись в берег, стояла дюралевая лодка со старательно выведенным названием — «Голубая стрела».

Трое на берегу шумно приветствовали наше появление в своих водах. Мужчина гигантской комплекции с лысиной во всю голову, несомненно капитан «Голубой стрелы», представил свой экипаж, состоящий из двух матросов. Один матрос приходился капитану женой, другой — сестрой. Экипаж успел уже проделать большой объем кули-

нарных работ, отчего над оврагом стоял аппетитнейший запах жареного.

Скоро мы получили приглашение на товарищеский ужин. И, не заставив долго упрашивать себя, присели у чужого костра.

У капитана была только одна, видимо, обязанность на суше — говорить. Мы узнали, что «Голубая стрела» прилетела из Москвы, что спустили ее на воду в Ярославле, что стаж капитана исчисляется двумя сутками. Матросы не перебивали капитана, пока он употреблял местоимения во множественном числе. Но стоило ему перейти к перечислениям личных заслуг, как насмешки градом посыпались на его неприкрытую голову. Экипаж «Голубой стрелы» высказал о капитане все, что думал:

— Он далек от совершенства. Захватил с самого начала штурвал. Всеми командует. А плывем черепашьим темпом. Нас буквально все обгоняют!

Пришлось взять под защиту Дмитрия Алексеевича. Мы постарались объяснить, что при данном составе экипажа «Голубая стрела» быстрее не поплывет. Для пущей убедительности выложили на бумаге свои знания в области гидромеханики.

— Вот предел скорости, — изобразили мы кривую. — Лодка будет глиссировать, если на каждую лошадиную силу мощности мотора приходится не более двадцати пяти килограммов веса. Мотор — десять сил. Значит, вес лодки с пассажирами должен быть равен двумстам пятидесяти килограммам. А что у вас? Дмитрий Алексеевич один весит...

— Сто пятнадцать, — с готовностью сообщил капитан.

— Да плюс вес женщин...

Здесь мы, кажется, вышли за рамки приличия.

Матросы отказались назвать свой даже суммарный вес, зато быстро подсчитали, что, списав капитана на берег, можно значительно повысить скорость судна. Дмитрий Алексеевич был возмущен вольнодумством подчиненных. Но какую добродетель мог он противопоставить своим ста пятнадцати килограммам?

В самый разгар спора на речке показался еще один корабль. Фанерная шлюпка с подвесным мотором лихо промчалась по узкой протоке. Двое молодых парней облюбовали место чуть правее нашей стоянки и принялись выгружать туристский скарб. Но не успел смолкнуть их

мотор, как снова загудела река. На этот раз в устье направлялась целая флотилия. Четыре моторки протискивались в глубь оврага.

Шумом и гамом наполнился берег. Со всех сторон заговорили портативные приемники. От раскатов задорного смеха с сосен падали шишки.

Но догорели костры. Непроницаемой тьмой отгородилась река. Над ее низким берегом бродили уже туманы. Все застыло, встречая ночь.

Тихо, чтобы не разбудить чуткие камыши, подошли мы к катеру. Каждый вечер, прежде чем зашнуровать палатку, оказывались мы у воды. Как же не навестить своего товарища по путешествию? На прощание покачали его палубу, потрогали швартовые. Спокойной ночи, дружище.

...Рассвет глянул в марлевое оконце палатки. Захватив полотенце, наперегонки бросились к реке. Но что с катером? «Горизонт» странно покосился на левый борт. Кто втащил его на берег?

Растерянно стояли около катера. И вдруг зародилось страшное подозрение: речка-то обмелела! Она намного у́же, чем вчера. Прошли поперек русла. Так и есть! Воды по колено! Значит, посадила нас на мель Рыбинская плотина. Ночью перекрыли затворы гидроузла, и уровень Волги понизился.

Нам говорили о падении уровня в реке. Но как-то не придавали этому значения. Рассказывали даже, что уровень Рыбинского водохранилища меняется порой на 10—12 метров! Какое, однако, думали мы, имеет это к нам отношение? Оказывается, самое прямое.

Как же все-таки вырваться из этой западни? Ждать, когда гидротехники снова запустят турбины? Но когда они это сделают? К вечеру? А может, через неделю?

С грустью прикинули: до Волги по мелководью метров семьдесят пять.

Скоро все население берега собралось возле «Горизонта». Нам сочувствовали. Кто-то предложил разгрузить катер. Хорошо. Канистры с бензином, инструмент, запчасти, продовольствие — все, что можно было вытащить из катера, перенесли на берег. Передавали вещи по цепочке — из рук в руки.

Потом началась игра в «тяни-толкай». Катер заметно продвигался вперед, что придавало всем новые силы.

А самый трудный участок был в устье. Песочный барьер перегородил тут русло. По воде шли, не замочив колен. Все же проволокли катер.

Наконец Волга легко подняла «Горизонт», и он снова стал легким, изящным, стремительным. Отдав якорь, отправились за разбросанными по берегу вещами. А в это время из речки-западни на всем ходу выскочила «Голубая стрела», за штурвалом которой сидел ее могучий капитан.

Какая лодка нужна путешественнику?

Знакомые и незнакомые часто спрашивают нас, какую лодку выбрать для похода? Казалось бы, для тех, кто не раз выходил в плавание, нет ничего проще дать дельный совет. Однако подобным вопросом вы поставите в тупик самого маститого водномоторника. И любопытно еще: от ответа обычно никто не уклоняется. Наоборот! В журналах, книгах, туристских альманахах можно найти множество статей, авторы которых высказывают свое мнение, рекомендуют, поучают. Страницы пестрят многочисленными фотографиями, схемами, характеристиками. Издателям, по-видимому, все ясно. «Пожалуйста, — предлагают они, — катера, лодки, моторы. Выбирайте, что нравится». А читатель только руками разводит. Совсем не по душе ему такое разнообразие. «Зачем, — говорит он, — столько лишних слов, наборы чертежей и всяких премудростей? Вы дайте нам одну лодку и скажите: вот она — самая лучшая!»

В свое время один из нас не удержался от соблазна порассуждать на эту тему в одной из книг. Прежде всего он предупредил читателей, что выбор типа лодки зависит главным образом от наклонностей, вкуса и даже характера ее владельца. После такого вступления было уже не трудно, как казалось автору, предоставить самому путешественнику понять, что ему подходит и что нет.

Но читатели не удовлетворены. Сотни писем обрушились на голову советчика. И в каждом те же вопросы: что же в конце концов выбрать, что строить? Большое судно или малое, водоизмещающее или глиссирующее, со стационарным двигателем или подвесным, с водометом или гребным винтом?

Пройдя тысячи километров на «Горизонте», мы решили взять на себя смелость и убрать вопросительный знак из фразы: «Какое судно нужно путешественнику?» Не навязывая своего мнения, мы постараемся доказать, что лодка, о которой пойдет речь, и есть самая лучшая.

Вот она! Тип: открытая, остроскулая, глиссирующая. Длина: 4,5 метра. Ширина: 1,6 метра. Высота борта: 0,65 метра. Двигатель: стационарный, мощность не менее 20 лошадиных сил, не более 45 лошадиных сил. Движитель: гребной винт на откидной z-образной колонке или водомет.

Начнем с габаритов. Лодку с размерами 4,5×1,6×0,65 примут в багажный вагон. Разве это не удобство? Вас не смущают расстояния. Вы можете забраться практически на любую речку. А когда подойдет к концу отпуск, сдайте лодку в багаж. Без лишних хлопот закончить путешествие — в этом есть своя прелесть.

Наш «Горизонт» превосходил эти габариты. И вот результат: для транспортировки катера из Москвы в Ленинград понадобился МАЗ. Судно весом полторы тонны пришлось перевозить на двенадцатитонном грузовике. Вряд ли возникнет иное мнение: катер, подобный «Горизонту», любителям-одиночкам не подойдет. Не справятся они с ним.

Мы предвидим возражения. «А как же быть с волнами? Шестьдесят пять сантиметров высота борта. Низковато. Крепкий ветерок зальет лодку».

С волнами шутки плохи. Это верно. Ветер на большом озере или водохранилище — немалая опасность. Но прибавьте к борту еще метр высоты, все равно вы не гарантированы от неприятностей.

Надо заметить, что невозможно построить в домашних условиях лодку, катер или яхту, способную плавать в любую погоду даже по волжским водохранилищам. Речной регистр предъявляет к таким судам требования, выполнить которые можно лишь на заводской площадке. Вот и приходится путешественнику идти на компромисс с ветром. Собственно, компромисс односторонний. На уступки идет путешественник. Уметь переждать непогоду, уклониться от единоборства со стихией — тоже искусство.

На крупных водоемах есть другая опасность. И, на наш взгляд, более существенная. На Ладоге и Онеге, на Рыбинском водохранилище мы рисковали. Но боялись не

Встает рассвет над Горьковским рейдом

У древних кремлевских стен великая река заключает в объятия сестру свою — Оку

Испытатели Горьковского завода экзаменуют «Волгу»



С Нижней Волги везет речной гигант к обеденному столу москвичей пять тысяч тонн соли

Неприметный островок на Волге — Ивановский осередок — в створе будущей Чебоксарской ГЭС



Первые пробы грунта. Буровая разведка фундамента, на который обопрется Чебоксарская плотина



«Горизонт» завершил свой 3801-й километр. Теперь у него зимние каникулы на пермском берегу. До будущей навигации

открытых просторов, не волн, а... берега. Будь наш катер другой конструкции да еще вдобавок имей он колеса (да-да, именно колеса!), волнения были бы излишни. Представьте: внезапно задул сильный ветер, вы поворачиваете катер и, естественно, мчитесь к берегу. Только там, казалось, можно найти спасение. В первый момент вы забываете о мелях, о подводных скалах, о корягах. Лишь бы подальше от волн! Но вот первый удар о винт. Дно! А до берега добрая миля! Вы отчаянно крутите штурвал, пускаете в ход шесты, весла, крепкие слова... Но лодку точно магнитом притянуло. Ни вперед, ни назад. Вас заливает, бьет о камни, переворачивает... Право, тут легче потерять судно, чем спасти его.

Другое дело, если винт имеется на откидной колонке. На мелком месте его поднимают. Экипаж берется за весла. Около берега из кокпита достаются два небольших колеса (деревянных, дюралюминиевых, на пневматиках — все равно каких). Ось подводят под центр тяжести лодки и одним махом вытаскивают судно из воды. Позади бушует прибой, свистит ветер. Но все это позади. Здорово, да?

На северных озерах, где со дна поднимаются гранитные скалы, где берега усыпаны валунами, а брызги леденят душу, размечтались мы о подобной лодке. И будь у нас такая посудина, отважились бы выйти на ней в любое море.

У водномоторников есть термин «мореходная лодка». Понимается тут многое: и высокие борта, и жесткая крыша над кокпитом, и чаще всего водоизмещающие обводы. Осадкой особенно не интересуются. Чего там беспокоиться, когда речь идет о морских глубинах? И скорость такой лодки не является ее главным достоинством.

Как же исполнить нашу мечту, не нарушив классического определения мореходности? Никак! Хотите более определенно? Пожалуйста. То, что предлагаем мы, не имеет ничего общего с термином «мореходная лодка».

«Тогда что это такое?» — спросят любители формулировок. Отвечаем: «Универсальное судно для путешествия». «Не громковато ли?» — слышим скептическое возражение. Но зачем понижать голос, когда в чем-то убежден? Конечно, путешествие путешествию рознь. И мы не собираемся говорить о лодках, на которых следует плавать по Атлантическому океану или огибать мыс Горн. Не знаем мы пока, почем там фунт лиха. Мы думаем о тех, кто

собрался плавать по нашим рекам и озерам. Каждому должны быть доступны водные просторы. Пусть любой ручеек, любое озеро, морской залив гостеприимно встречает любознательных.

Нельзя, конечно, сбрасывать со счетов опасности, которые таят в себе водные просторы. Никто не спорит, что крыша над кокпитом — неплохая защита от волн. Никто не пытается опровергнуть, что с увеличением осадки улучшается устойчивость, что высокие борта надежнее низких. Дело в том, что требования легкости, простоты, доступной стоимости, удобства управления и транспортировки не менее весомы. Значит, нужно искать другие решения.

Перед началом путешествия мы, например, подумывали о жестком фанерном тенте с открывающимися боковыми окнами из плексиглаза. Составили проект. Выглядело это красиво. Но ничего не получилось. Когда подсчитали вес, восторги поубавились. Лишних 60—70 килограммов! Ведь это равноценно трем канистрам бензина или ста километрам пути без заправки. Крыша получила отставку.

Кстати, у крыши есть еще один весьма серьезный недостаток. В первом же шлюзе мы убедились, что для безопасного прохождения бетонных камер необходима полная свобода действий экипажа. Непростая задача — уберечь маленький катер от удара о стенку, когда вокруг толчея волн. И возможность в любой момент оттолкнуться, поймать чалку, орудовать багром, прийти друг другу на помощь — безусловное преимущество открытой лодки.

И все-таки крышу мы соорудили — из брезента. Теперь, пройдя наиболее сложную озерную часть пути, мы можем твердо заявить: брезент оправдал наши надежды.

На «Горизонте» имелось два брезентовых тента. Один легкий, для защиты от дождя. Его нетрудно было поднять на съемный каркас из труб. Когда же на воде появлялись белые барашки, когда гребни волн оказывались выше палубы, мы натягивали внахлестку бортам лодки штормовой брезент. Волны скатывались по нему за борт, почти не попадая во внутренние отсеки катера. А в хорошую погоду, когда светило солнце, брезент снимали. И тогда наше судно превращалось в плавучий пляж.

Вот почему мы за открытую лодку.

Но ставить точку рано. На лодке есть еще двигатель. Мы понимаем, что затронь только этот вопрос, как снова

возникнут десятки вариантов, появятся сомнения, разногласия. Но лодка-то моторная. Как тут обойдешь силовую установку?

Предметом спора в первую очередь является выбор типа двигателя. Подвесной или стационарный? В свое время мы и сами не знали, на чем остановиться. Один любил перечислять достоинства подвесных моторов, другому больше нравились стационарные. Теперь же мы оба склоняемся в пользу последних.

Начинаем с того, что выбор подвесных моторов крайне невелик. Десять лошадиных сил — такова предельная мощность мотора, который могут предложить в магазине. С такой мощностью далеко не уедешь. Ведь, по самым скромным подсчетам, лодка путешественника с двумя пассажирами, багажом и запасом бензина должна весить не менее пятисот килограммов. Чтобы глиссировать с таким грузом, понадобится по крайней мере двадцатисильный мотор. Каков же выход? Ставить два подвесных мотора? Мы убеждены, что подобное решение не самое лучшее. Уж очень капризен этот подвесной мотор. Нет у него ни совести, ни сострадания. То он не хочет заводиться. То без всяких причин глохнет, чихает и кашляет, точно простуженный. С одним-то мотором хлопот не оберешься. А два таких двигателя отобьют всякую охоту к путешествию.

Не следует понимать наши слова как полное отрицание подвесных моторов. Речь идет только о надежности. О той самой надежности, без которой немыслим серьезный поход по воде.

Вспоминается случай в Крыму. Как-то мы решили покататься на лодке по морским волнам. Метрах в двухстах от берега неожиданно забарахлил подвесной движок. Беспокоиться было нечего: берег рядом. Но устранить неисправность было нелегко. Волны бесцеремонно качали лодку, изредка захлестывая мотор. Первое, чего мы достигли, — это уронили свечной ключ. Серебристой рыбкой сверкнул он в зеленоватой воде. Проводив глазами ключ на дно моря, оба наконец осознали грозящую опасность. Пришлось мотор снять с транца и втащить в лодку. Вооружившись зубилом и молотком, мы с остервенением били по корпусу свечи, пытаясь вывернуть ее из блока.

А лодка между тем не стояла на месте. Она плыла. И не куда-нибудь, а в открытое море. Ветер дул с суши.

Лодку относило все дальше и дальше... Выручил нас проходящий мимо катер, у которого мы запросили буксир. Плохо пришлось бы нам в другом, менее населенном месте.

Самопроизвольное изменение зазоров в контактах, повреждение пайки, обрыв проводников магнето, поломка трехлопастного клапана, отказ в работе водяной помпы, повреждение вала, соединяющего двигатель с гребным винтом, — таков далеко не полный перечень неприятностей, которые посещают водномоторника, как правило, в самый неподходящий момент.

Пусть не обижаются создатели подвесных моторов. Было бы очень хорошо, если бы они лишили нас оснований для подобной критики. Будь подвесные моторы так же надежны, как двигатели автомобилей, мы, безусловно, встали бы на их сторону. Но пока путешественник настроен к ним весьма критически.

Двигатель ГАЗ-51 на «Горизонте» был тем самым агрегатом, о котором мы меньше всего беспокоились. Гудел он себе где-то сзади, в кормовом отсеке, и мы принимали это как должное. Проверить да сменить масло в картере, заправить солидолом масленку водяной помпы — на этом начиналось и кончалось обслуживание нашего двигателя. Нажмешь кнопку стартера — работает мотор, повернешь ключ зажигания — он смолкает.

Но мы покривили бы душой, умолчав о приборе, постоянно внушавшем нам беспокойство. Речь идет об указателе уровня бензина.

Бак полон. Представляете? Только заправились бензином. Но проходит три — три с половиной часа, и стрелка бензомера уже около нуля. Конечно, расход топлива порядка семидесяти литров на сто километров выходит за всякие границы разумного. Такая способность двигателя поглощать горючее способна разочаровать каждого.

Впрочем, спешить с выводами не стоит. Чрезмерный расход топлива не наводит тень на стационарный двигатель. Все дело в громоздкости катера и сверхмощной силовой установке. Вот тут опять виноваты габариты этого речного корабля! Будь он полегче — хотя бы пятьсот, ну, шестьсот килограммов, — ту же скорость развивал бы и с мотором в 20—30 лошадиных сил. Тогда и расход топлива был бы меньше. Словом, как не кинь, а нет лучше лодки длиной до четырех с половиной метров!

Но сам мотор еще не двигает лодку. Чтобы плыть, нужен движитель. На первый взгляд здесь мудрить нечего: соединяй маховик мотора с валом, пропускай вал через днище лодки, насаживай гребной винт — и установка готова. Хорошо! Но можно лучше. Гребной винт под днищем — соблазнительная мишень для всякого рода подводных препятствий. Мелей на реке куда больше, чем глубоких мест. Ударить винтом о дно можно в любой момент. Для нас на всем протяжении пути мели представляли опасность № 1.

Конечно, мы были предельно внимательны. В четыре глаза искали на поверхности воды бакены и вехи, разглядывали в бинокль створы, ходовые знаки. А вот похвастаться, что идеально (с точки зрения судоводителя) провели катер, не можем. Раза два «поцарапали» дно на Ладоге, раз на Шексне, столкнулись с бревном на Ковже и, наконец, ночная авария на выходе из Рыбинского шлюза... Что это? Неумение или фатальная неизбежность аварии?

Удобнее всего, естественно, свалить всю вину на потусторонние силы и умолчать о собственных изъянах в судоводительском искусстве. Что скрывать: подчас «Горизонт» шел быстрее, чем успевали мы разобраться в судоходной обстановке. Но были моменты, когда, казалось, мы ни в чем не могли себя упрекнуть.

Представьте... катер на воде. Поверхность озера будто отполирована. Ни ветра, ни волн. Кажется, ничто не предвещает опасности. Но кто знает, какова тут глубина. Метр? Два? Или десять сантиметров? Слов нет: идти по фарватеру судоходной реки спокойнее. Бакены и створы гарантируют от случайностей. Но заманчиво иной раз свернуть в сторону от проторенных путей. А это ведь риск — уйти с фарватера. Когда дом близко — опасность невелика. Ну, задели винтом за корягу, погнули вал. В конце концов даже перевернулись. В дальнем же плавании никого не воодушевят перспективы увидеть киль собственной лодки. Злоключения подстерегают обычно за многие километры от населенного пункта — на быстром перекате, у порога. Но можно ли победить его величество «случай»?

Едва оставались в стороне бакен или веха, мы сбавляли ход до самого малого. Один из нас брал в руки шест и, распластавшись на носовой палубе, промерял глубину. Другой готов был по сигналу включить реверс или застопорить двигатель. И так действовали при каждом подходе

к берегу. Скажем прямо: прощупывать дно — занятие не из приятных. Но иного выхода не было. А если учесть, что даже при максимальной осторожности мы не избежали аварий, то согласитесь, есть основания поразмыслить над мелями, подводными камнями и конструкциями движителей.

Да, гребной винт, укрепленный на жестком кронштейне, был ахиллесовой пятой нашего катера. Многие желания остались невыполненными. Вместо того чтобы где-то побывать, добраться куда-то, мы плыли порой, словно рейсовый теплоход, по середине реки, пересчитывая бакены. Совсем по-другому, наверное, сложилось бы плавание, будь у нас винт на откидной колонке. Зацепился за препятствие — колонка с винтом откинулась и движитель невредим. Оставил позади мель — снова прибавляй газ.

Винт с откидной колонкой известен. Оборудованы им все подвесные моторы. Те самые моторы, которые мы безоговорочно отвергли. А они, оказывается, имеют такое преимущество. Два или три года назад, может быть, мы не стали бы так критиковать «подвесники». Ведь свойство откидываться было недавно присуще только подвесным моторам. Ныне появились конструкции откидных z-образных колонок, способных передать вращение винту от любого стационарного двигателя. А раз так, то нет сомнений, что откидная колонка в сочетании со стационарным двигателем — лучшее решение силовой установки. Конструкции колонок проверены. Во многих плаваниях показали они свои достоинства. И будь на «Горизонте» подобное устройство, наше путешествие оказалось бы куда интереснее.

Хороша откидная колонка. Но есть тип движителя заманчивее — водомет. Водомет — это гребной винт, вернее, осевой насос, установленный не под днищем лодки, а в самом ее корпусе. Заключенный в дюралюминиевую отливку, он крепится таким образом, чтобы сопло выходило в корму. Вода поступает в насос через прямоугольное отверстие в днище. Двигатель, соединенный напрямую с валом, вращает винт, и вода с силой выбрасывается наружу. Реактивное движение! И под днищем нет ни одной выступающей детали. Осадка минимальная — всего несколько сантиметров! Выходит, на лодке с водометом можно плыть, не заботясь о мелях и перекатах. Правда, коэффициент полезного действия водомета ниже, чем у греб-

ного винта. И все-таки преимущества этого типа движителя настолько ощутимы, что даже такой важный параметр, как к. п. д., не может приуменьшить их.

Водомет — изобретение по крайней мере пятидесятилетней давности. Им оборудованы многие суда служебного назначения. Всяким другим движителям предпочитают его лесники, занятые сплавом, и геологи, отправляющиеся в дальний путь по неизведанным рекам. Словом, водомет не нуждается в комплиментах. Его конструкция чрезвычайно проста, а стоимость не выше судового реверс-редуктора или откидной колонки. Но что удивительно: на моторных лодках водомета не ставят.

Мы не хотим ссылаться на авторитет иностранных фирм. И так ясно: трудно придумать для любительского судна движитель лучше, чем водомет. Появись он, рыбаки, охотники, туристы были бы удовлетворены полностью. И нет сомнения, что когда-нибудь лодка со стационарным мотором и водометом займет подобающее ей место среди других судов малого флота.

Но почему этого еще не случилось? Почему многие считают, что водомет — это нечто нереальное, нечто из области фантазии? Ларчик открывается просто. Водомет легко построить, но трудно спроектировать. Теоретические расчеты приходится сочетать с хорошо поставленными экспериментами. А любителям такое не под силу. И еще один момент: водомет нельзя конструировать, не привязывая его к двигателю с определенными оборотами и мощностью.

Впрочем, есть и другая сторона дела. На наш взгляд, не менее существенная. Ведь никто не говорит о преимуществах водомета, никто не обосновал идею использования водомета на лодке. Но если молчат водномоторники, то к кому тогда предъявлять претензии? К самим себе?

Вот и решили мы воспользоваться случаем и начать толкать камень с мертвой точки. А чтобы слова не остались словами, мы задумали построить такую лодку и отправиться на ней в путешествие.

Это будет небольшая лодка — двухместная, с автомобильным мотором и водометом. У нас есть основания полагать, что суденышко с двигателем «Москвич-407» и водоизмещением шестьсот — семьсот килограммов разовьет скорость не менее 40 километров в час. Больше и не нужно. Прошел два-три часа утром да столько же по вечер-

нему холодку — и останутся за кормой двести с лишним километров. На полной скорости мы будем проноситься по любым протокам, огибать острова, перепрыгивать через мели! Бакены, вехи потеряют для нас прежнюю значимость. Единственное, что потребуется, — компас для ориентировки. Мы установим его рядом со штурвалом и будем чувствовать себя настоящими мореплавателями.

Не будут забыты и колеса. Те самые пневматики, о которых мы уже упоминали. Они пригодятся в случае шторма.

С их помощью лодка превратится в вездеход. Представьте: на пути наплавной мост, ловушка для лесосплава, плотина или, наконец, грозный порог. Как быть? Протащить тяжелую лодку волоком несколько сот метров? Вряд ли возможно. Но задача упростится, если поставить судно на колеса. Их надо всего два. Диаметром двести — триста миллиметров. Вдвоем, накинув на плечи ремни, можно без труда перевезти лодку по берегу реки и, обойдя препятствие, продолжить плавание.

Но может, мы все преувеличиваем? Может быть, напрасно размечтались? Ответа ждать недолго. Откроем секрет: такая лодка готова. Стоит она пока на нашем стапеле — в сарае. Но скоро спустим ее на воду. Длина ее 4,5 метра, ширина 1,6 метра, высота бортов 0,65 метра. Двигатель в 45 лошадиных сил будет приводить во вращение винт водомета. Дело за будущим. И если оправдаются наши надежды, мы обязательно вернемся к этому разговору, вернемся к фразе: «Какая лодка нужна путешественнику?»

Безмятежная вахта

У города Юрьевца русло Волги резко поворачивает на юг. Уходит вдаль левый берег. Блестит беспредельная синева. Отсюда начинается новое волжское водохранилище — Горьковское.

Правда, из каскада искусственных морей на Волге Горьковское — одно из самых скромных по размерам. Не нужен бинокль, чтобы разглядеть берега. Не угрожают судам гороподобные волны. Впрочем, за достоверность последнего не ручаемся. Не видели мы, каково водохранилище, когда ветер рыхлит водную ширь.

В тот день, когда мы за поворотом реки встретили волжский разлив, погода преподнесла нам ясный, тихий день. И штиль сопровождал нас на всем восьмидесятикилометровом пути от Юрьевца до Городецкой плотины. Солнце забралось высоко и палило что есть мочи. Наверное, на берегу люди изнывали от жары, а здесь, в лодке, было в самый раз. И мы решили позагорать. Катер вертелся на месте под яркими лучами солнца, словно манекенщица перед взыскательной публикой. Когда светило допекало нас и становилось невмоготу, мы бросались за борт.

На самых малых оборотах двигался «Горизонт» вдоль коренного берега, миновал цепь островов, вытянутых с севера на юг, и, оставив позади створные знаки, выбрался на огромный плес. Это было самое широкое место водохранилища.

Посмотрели на карту. Судовой ход, переходя от правого берега к левому, пересекал плес почти посередине. Поводили биноклем по затянутому дымкой горизонту. Ничего похожего на указательные знаки! Решили воспользоваться обозначенным на карте курсом — 174°25′ и повели катер по компасу.

Отошли на порядочное расстояние от берега, выключили мотор и предоставили «Горизонту» плыть, куда ему захочется. Соблазн выкупаться на самой середине пятнадцатикилометрового плеса был велик. И мы одновременно — один с кормы, другой с носа катера — ринулись в воду. Никогда не приходилось нам плавать на таком расстоянии от берега. Чувствовалась глубина. Метров двадцать было под нами, не меньше. Поначалу держались поближе к катеру, но потом осмелели.

Техника смолкла. Остановились поршни. Неподвижно застыли клапаны. Замер коленчатый вал. Лишенный движения, шума и выхлопных газов, «Горизонт» держался на поверхности воды, как и всякое тело, вес которого меньше веса вытесненной им жидкости.

Створы под № 6А привели нас к левому берегу. Высоко над водой виднелись домики. Это большая деревня Сокольское. С созданием водохранилища ничего не изменилось для ее жителей. Как стояла она с незапамятных времен на берегу Волги, так и продолжает по сей день считаться волжской. А вот соседняя деревня — Юркино никогда не претендовала на право называться приморской.

А сейчас стала таковой. Представьте полуостров, с одной стороны которого огромный плес водохранилища, с другой — внушительных размеров залив, а на самом мысе волжское поселение, омываемое большими волжскими водами.

«Горизонт» подошел к бую № 10, выкрашенному в два цвета: одна половина белая, другая — красная. Такой буй называется пестрым. Значит, тут судовой ход раздваивается, идет по двум направлениям. Кстати, куда нам плыть? Без карты мы оказались бы в затруднении. Заглянули в свой навигационный атлас. Среди прочих указаний нашли следующее: «...для облегчения судовождения при сильных ветрах и при неудовлетворительных гидрологических условиях, вызывающих недостаточную видимость знаков судоходной обстановки, существует дополнительный судовой ход. Этот дополнительный судовой ход проходит от буя № 10 над затопленным руслом старой Волги у правого коренного берега, который служит хорошим естественным ориентиром. Берег обставлен ходовыми знаками».

Все ясно. Можно выбирать любой путь. Мы предпочли левый берег. Основной судовой ход показался нам несколько короче. Еще десять километров — и «Горизонт» снова пересек Волгу. На этот раз у города Пучежа. У подхода к городской пристани целая вереница буев — белых и красных. Небольшой пассажирский теплоход осторожно пробирался между ними. Речные ориентиры ограждали опасную зону. В этом месте на дне водохранилища осталась часть города. Старожилы рассказывают, что многие здания и городские сооружения перед затоплением не разрушались. Так и залило их водой целехонькими — с печными трубами, со стеклами в окнах и дверями. Жаль нет у нас на борту акваланга. С ним можно было б опуститься под воду и прогуляться по улицам Пучежа!

Судовой ход Горьковского водохранилища вел дальше. Мы «проплыли» уже три страницы навигационного атласа, перебрались на четвертую. Судя по отметке на карте, до плотины оставалось 35 километров.

А погода не перестает баловать нас. Весь день солнце! К вечеру лучи поблекли, стали мягче. Море из светло-серого, пепельного поутру превратилось в нежно-голубое к полудню. Затем посинело. И вот распалось на огромные

полотна: слева — яркое, почти ультрамариновое, справа — немая чернота.

Мы плыли по границе необычного красочного водораздела, поражаясь неиссякаемой фантазией природы. Чуть слышно шуршала вода под килем. Потом темную воду окрасили золотистые блики. Будто поднялось со дна новое солнце. А светило уже уносило с собой за линию горизонта угасающий день.

Рубиновый огонь буя, что оказался неподалеку, вспыхнул, словно салют уходящему солнцу. Над водой появились красные и белые точки. Замигали проблесковые огни створов, вдали ясно обозначились ворота аванпорта Городецкого шлюза.

Бакенщик изучает электронику

Треугольные бакены, буи в виде конусов и пирамид, гигантские створы — их увидишь ныне на каждой судоходной реке. Кто разбирается в этих указателях, кто запомнил, как они выглядят и что обозначают, тот может вести судно по любой водной дороге.

А было время, когда не знали капитаны этих речных ориентиров. Реки хранили молчание, подкарауливая неискусных судоводителей. С появлением пароходов ничто не изменилось на водных путях. Текли реки, неустроенные человеком. И если кончался благополучно рейс, если пароходу удавалось миновать без аварий мели да пороги, то благодарил хозяин судна человека, носившего почетное речное звание — лоцман.

Главным человеком был он на реке. Без него никто не рискнул бы двинуться в путь на большом судне. Лоцман — это говорящая карта. Он знал реку лучше своего дома, обладая феноменальной памятью, умел видеть в темноте. По береговой линии, по направлению стремнины, даже по цвету воды умел лоцман распознать препятствия. Марк Твен весьма своеобразно и метко рассказал о героях реки. «Если вы возьмете длинную улицу в Нью-Йорке и исходите ее вдоль и поперек, терпеливо запоминая все ее приметы, пока не будете знать каждый дом, и окно, и дверь, и фонарный столб — словом, все до последней мелочи; если вы будете знать все это так точно, чтобы сразу сказать, что перед вами, когда вас наугад поставят где-

нибудь посреди улицы в чернильно-темную ночь, вы сможете составить себе некоторое представление о количестве и точности тех сведений, которые запомнил лоцман... А потом, если вы возьмете половину всех вывесок на этой улице и, раз в месяц перемещая их, все-таки ухитритесь узнавать их на новом месте, в темные ночи, всегда следя за этими изменениями и не делая ошибок, вы поймете, какой безукоризненной памяти требует от лоцмана река».

Твен писал о лоцманах, плававших по его родной реке Миссисипи. Но в прошлом и на других реках условия плавания были не легче. Бесстрашные и умелые люди проводили суда через Днепровские пороги. Мели и перекаты виртуозно обходили на тяжелых баржах шекснинские мастера. И на Волге были свои лоцманы.

Полистайте навигационный атлас старой Волги! На речном участке, скажем от Городца до Балахны, — всего-то 18 километров — шесть перекатов: два Городецких, Кочергинский, Ветлянский да два Парашинских! Целые лабиринты кос и закосок, заманих и огрудков. На карте-то они обозначены, а каково рулевому? Разве разглядишь их на речном дне?

Из поколения в поколение передавалось лоцманское искусство. В деревнях, будто в университетах, готовили речников высшей квалификации. Тверские, боровичские, вытегорские лоцманы считались непревзойденными знатоками северных рек.

Трудно сказать, когда появился на водной дороге первый бакен. Возможно даже, что сами лоцманы стали оставлять на стремнинах свои вехи — палки, шесты, плоты из бревен — для ограждения наиболее опасных участков. А может, судовладельцам надоело считать убытки от разбитых на порогах барж. Наняли они людей, чтоб вывешивали они ночью огни — ориентиры для рулевых.

Так на реку пришел человек новой профессии — бакенщик. На берегу поставил он домик. Весельная лодка, три-четыре бакена с керосиновыми лампами — вот все хозяйство речного сторожа. Утром погасить, а вечером зажечь лампу, промерить глубину и, если нужно, передвинуть бакен на новое место — хитрая ли работа? И что удивительно: вот этот-то бакенщик вытеснил с реки лоцмана! Да, лоцманы оказались не у дел. В их феноменальных способностях больше не нуждались. За штурвал мог встать простой смертный.

Изменилась река. Иным стало судовождение. На смену лоцманам пришли штурманы. Им служат современные приборы — дальномеры, пеленгаторы, эхолоты, локаторы. Ну, а как же бакенщик? Что делает он сегодня? Живет таким же отшельником? Все так же с заходом солнца отправляется зажигать керосиновый фитиль? Сбрил ли он, повинуясь времени, свою бороду?

— Бакенщик? — переспросил нас начальник Горьковского бассейного управления Иван Иванович Иваницкий. — Такой профессии уж нет на Волге. Бакены есть. А бакенщиков нет, как нет прежней Волги с перекатами да мелями. Не по плечу бакенщику теперешние просторы.

— А кто же зажигает бакены?

— Электроника... Она хозяйка на реке. Теперь бакенщик изучает электронику.

Одного такого бакенщика, который стал электронных дел мастером, мы встретили в Горьком. Он возглавлял электронную лабораторию, уместившуюся на дебаркадере, что стоит в самом устье Оки.

«По штату» Александр Иванович Кочеров числится начальником лаборатории, но вместо письменного стола предпочитает верстак. Уже немолодой человек, Александр Иванович много лет дружил с наковальней и молотком. А его самым большим увлечением было радио. Сорок лет назад построил он свой первый детекторный приемник.

Но судьба Кочерова сложилась так, что стал он не радиоконструктором, а бакенщиком. Три десятка лет работал он на изыскании водных путей, промерял глубины рек, обставлял фарватер судоходными знаками. И только в свободное время занимался радиотехникой.

Пришло время, когда в пароходстве заинтересовались не специальностью, а увлечением Кочерова. Электрический свет только пришел на реку. Александру Ивановичу предложили стать электрификатором речной обстановки. А это значило: вылить керосин из всех бакенов и установить на знаках электролампы. Чтобы в дневное время зря не расходовать электроэнергию, на бакенах приспособили обычные выключатели. Повернешь его — горит свет, еще раз повернешь — гаснет. Нетрудно заметить, что работа бакенщика после этой технической революции осталась примерно такой же, что и в керосиновый век. Но электричество таило в себе безграничные возможности.

Первая автоматическая установка на бакене представляла часовой механизм с выключателем. В определенное время срабатывали контакты реле и над рекой появлялись или исчезали огни. Автомат обслуживал самого себя целую неделю. Однако часовому механизму веры особой не было. Бакенщик ежедневно навещал автоматы, проверяя, «не забыли» ли они про свои обязанности.

И вот на помощь призвали электронику. Бакен превратился в робота с фотоэлементом на полупроводниках. За такой автомат можно не беспокоиться. Он не боится ни сырости, ни ударов, ни холода, ни жары. Его не надо настраивать на время восхода и захода солнца, постоянно поправлять. Он подчиняется только световой команде: светло — выключает бакен, темно — включает. А почему темно — от наступления сумерек, от нависшей тучи или от солнечного затмения, — он не интересуется.

Александр Иванович Кочеров — один из тех, кто взялся сделать на всем протяжении Волги судоходную обстановку автоматической.

Ныне автоматы стали на Волге столь же привычны, как светофоры на уличных перекрестках. А бывший бакенщик уже подумывал о новом источнике света. Александр Иванович решил заменить электрическую лампочку накаливания газосветной трубкой, чтобы судоводители видели предупредительный огонь бакена на большом расстоянии. Речной знак с газосветной трубкой легко различим на семь-восемь километров. А прежний видится на расстоянии вдвое меньшем.

Мечта А. Кочерова близка к осуществлению. Около тысячи газосветных огней горит только на одном Горьковском участке Волги.

— Трудно было с этими светлячками, — вспоминает Александр Иванович. — С береговыми знаками все обстояло проще: подвели промышленную линию переменного тока — и дело сделано. А с бакенами пришлось повозиться. Что возьмешь от аккумуляторных батарей? Как постоянный ток превратить в переменный и повысить напряжение? Ведь для газосветной трубки требуется тысяча вольт! Научные работники из института отговаривали: громоздко получится, дорого и не подойдет для плавучего знака.

Но газосветная трубка взяла верх над электролампой.

Александр Иванович задумался, подошел к окну плавучей лаборатории и, улыбаясь, указал на бакен:

— Вот он, наш подопытный. Второй год несет службу, «подмигивает» кораблям: мол, все в порядке. И ни разу не перепутал день и ночь.

— Но следить все же за ним приходится?

— Пока да. Раз в несколько дней проверяет путевой катер свой участок. А участок не маленький — почти полтораста километров из конца в конец. Но наблюдать надо. Слишком большая ответственность лежит на бакене.

А потом Александр Иванович сказал:

— Я хорошо представляю себе бакен будущего, самого недалекого. Это будет бакен-робот. Мы научим его подавать сигналы, покажем место, где он должен находиться, а следить за собой он будет сам. Упадет напряжение в аккумуляторной батарее, потеряет чувствительность фотоэлемент или столкнет его с места проходящий мимо плот — бакен подаст радиосигнал: «Прошу помощи». Примет сигнал бакена диспетчер, и через несколько минут над рекой повиснет вертолет речных мастеров...

Ну как не поверить бывшему бакенщику, который зажег неоновый огонь над рекой? Ведь такие, как он, фантазеры дерзостью своей мысли осветили Волгу, заставили электронику служить судоходству.

У колыбели речных исполинов

Когда на подступах к Горькому увидели за небольшим полуостровом затон с корпусами судов, мы не сомневались, что перед нами одна из старейших верфей России — завод «Красное Сормово».

Сто лет назад в небольшом волжском поселке спустили на воду первый пароход «Астрахань» с машиной сорок лошадиных сил. Сколько разных судов с той поры вышло на речной простор из заводского затона!

Без труда распознаешь безукоризненный почерк сормовичей. Мы встречали волжских ветеранов, хлопающих по воде огромными колесами (давно наступил их пенсионный возраст, а они еще трудятся), и многоэтажные громадины, и стремительные крылатые корабли.

И вот мы у сормовского берега. Не скроем: очень хотелось здесь побывать, взглянуть, как делают корабли, узнать, какие новые суда проектируют сормовские мастера.

Покинув «Горизонт» у входа в затон, мы вступили в сормовские владения. И первое, что увидели, — новый катер на подводных крыльях. Ракетоподобный, он был воплощением скорости.

До чего хороши эти крылатые корабли! Даже на фотографии увидишь их — залюбуешься. А встретишь на воде — дух захватывает. Наш «Горизонт» тоже не тихоход. Легко обходили мы самоходки и «пассажиров». Но когда за кормой появлялись «Ракеты» или «Метеоры», нам оставалось только освободить фарватер. Посмотришь — и вздохнешь им вслед: скорость! Что-то есть в крылатых силуэтах от той самой фантастики, которая всегда будоражит воображение, но которой не очень-то доверяешь.

Совсем недавно эти сверхобтекаемые, поднятые над волнами корабли были достоянием лишь обложек популярных журналов. Каждый художник рисовал их на свой лад. Нынче почти не осталось большой реки, где бы «Ракеты» и «Метеоры» не значились в расписании. Крылья преобразили реку. Первые суда ошеломили скоростями, невиданными на реке: 60 километров в час, потом 70... 80... 100! Но и это, оказывается, не предел!

А вот результат: на пристани появился пассажир нового типа — человек с портфелем! Ведь раньше, когда речь шла о деловых поездках, пароходы никто всерьез во внимание не принимал. Теперь же водные экспрессы не уступают по скорости автомобилю и поезду.

Как не вспомнить, глядя на это чудо техники, глубокую старину, когда на Волге появились первые машинные суда. Сейчас слово «машинные» звучит как насмешка: ведь вся «машина» — это чугунный ворот огромных размеров, который вращали вокруг своей оси несколько десятков лошадей. Вот как описывает один из журналов прошлого века этот корабль, который мог самостоятельно двигаться против (!) ветра и течения: «На судне длиной до 30 сажен и шириной до 20 аршин устроен балкон для помещения 45 штук лошадей. На верху балкона становится чугунный круг, называемый шкив. Шкив этот имеет окружность 20 четвертей, на него навивается косяк, то есть завозная бечева, толщиной в 7 вершков, а длиной в 100 сажен, посредством коей причаленные суда получают ход. Косяк сей с якорем в 50 пудов кладется в завозную лодку и опускается на дно. Канат с якорем завозят беспрестанно. Завозных якорей бывает три, а четвертый,

становой в 55 пудов. Народа употребляется: один лоцман, один шкивной, три завозенных да рабочих 70 душ...»

Можно представить себе, что это было за сооружение! Один «двигатель» столько места занимал. Шутка ли, 45 лошадей! Да еще столько же запасных. Кормить же в пути их надо было. Значит, брали с собой и сено, и овес... Те, кому довелось видеть эти суда, рассказывали, что растягивались караваны чуть ли не на четверть версты. С многочисленными домиками, будочками, шалашами, стогами сена походили они на плывущие деревни... А ведь всего несколько лет отделяло речников того времени от первого парохода.

Он появился на Волге в 1818 году. Народ назвал его антихристом. Окутанный паром и дымом, с жародышащими топками, грозно пыхтел пароход на перекатах, наводя ужас на прибрежное население. «Антихрист» недолго проплавал по Волге. Он исчез так же неожиданно, как и появился. Ходила молва, что сел корабль на мель у Телячьего брода под Нижним, что разразилась в тот час гроза и гром расколол судно на семь частей, отчего оно исчезло в реке.

Гребные колеса на первых пароходах устанавливали за кормой. В девятнадцатом веке на Миссисипи это был основной тип судна. Пароходы те так и называли — «американские». Попадались они и на Волге. Помните строки популярной песенки из кинофильма «Волга-Волга»? «...Америка России подарила пароход, сбоку пар, колеса сзади и ужасно тихий ход...» Благодаря кинорежиссеру Г. Александрову мы посмотрели на музейную старину прошлого века. И посмотрели в действии, на плаву. Это ничего, что на капитанском мостике находились известные артисты. Зрителям запомнились не только герои комедии, но и сам прародитель современного теплохода.

Американская техника недолго удивляла волжан. Первый сормовский пароход был на голову выше чуда с Миссисипи. Гребные колеса, расположенные по бортам, позволили увеличить тягу, сделали судно более маневренным. Сормовичи начали применять на своих судах мощные паровые машины.

В первую навигацию нашего века по Волге пошел буксир, тащивший за собой миллион пудов груза! Пассажирские экспрессы покрывали путь от Нижнего Новгорода до Астрахани за пять с половиной суток.

Но прошло 50 самых стремительных лет в жизни планеты. На смену пришли двигатели внутреннего сгорания, электромоторы, потом газовые турбины. Дизели, заменившие паровую машину, сделали судно экономичнее. Гребной винт вытеснил громоздкие колеса. Но скорость долгое время оставалась прежней. Автомобили и поезда, самолеты и аэросани умчались вперед. Водный же транспорт оставался самым тихоходным. И казалось, нет надежд на то, что суда когда-нибудь поплывут быстрее.

Но барьер скорости был преодолен. Это произошло после того, как со стапеля завода сошел корабль на подводных крыльях. Новое судно подняло водный транспорт до современного уровня. И крылатый корабль как бы напомнил нам, что ни в одной стране мира нет такого обилия водных дорог.

Мы видели очереди на волжских пристанях. Люди отправлялись в гости или на концерт. Труженики деревень и небольших городков собирались провести воскресный день в Ярославле, Горьком или Казани, чтобы вечером успеть вернуться домой.

Водное такси, речная электричка... Лестными сравнениями награждают суда на подводных крыльях.

И вот мы в Сормове — колыбели речных исполинов. Территория завода — настоящий город. И в этом городе строят суда. Корпуса их стоят один подле другого, направленные кормой к Волге и окруженные башнями подъемников.

И поначалу непривычно выглядят черные борта будущих кораблей. Ведь мы привыкли видеть корабли в белоснежной одежде.

Вот судно-гигант высотой с шестиэтажный дом. Скоро оно уйдет в первое плавание. Капитаны поведут его на Каспий, где оно превратится в... железнодорожный мост. Поезда из Москвы в республики Средней Азии пойдут через Каспийское море. Новое судно уже получило название: «Советский Туркменистан».

Мы познакомились с главным строителем Сормова Андреем Александровичем Барминым. Главный строитель — это отец судна. Он принимает его из пеленок чертежей, провожает в большую жизнь. Он растит корабль, как родного сына. Потому во всем разбирается главный строитель: в шпангоутах и пиллерсах, в электросхемах и отделочных работах, в радиосвязи и приборах. От его

знаний и опыта зависит надежность будущего судна. К каждой заклепке, к каждому сварочному шву, к каждому мазку маляра придирчиво присматривается он.

Немало кораблей построил Андрей Александрович. Почти полсотни лет трудится на заводе. Это кое-что значит! Бармин был главным строителем первого каспийского парома. И он же провел морской корабль от Горького до Баку. То плавание было не из легких. Мосты, камеры шлюзов, мели, развороты — каждый километр пути требовал от речников героических усилий. Пришлось снять мачты, часть надстроек, максимально разгрузить судно. Три мощных буксира вели морской корабль по реке. Все волжские суда уступали дорогу каравану, готовые прийти на помощь сормовскому «младенцу». Но помощи не понадобилось. И самой высокой наградой для главного строителя была благодарность каспийских моряков.

Если дизель-электрический паром — это гигант надводной индустрии, то что сказать о судне, палуба которого величиной с футбольное поле? А на огромной площадке установлен еще стреловой кран. Таков надводный кран — еще один сормовский исполин. Притом небывалой грузоподъемности — 250 тонн! Что будет делать этот Гулливер? Какие грузы положит он на свою палубу?

Андрей Александрович Бармин поясняет:

— Это очень интересное судно. Судно-градостроитель. Но города, которые будет оно строить, не совсем обычные. Под их фундаментами будет плескаться морская волна. Я имею в виду города нефтяников, что стоят над Каспием далеко от берега. Раньше трудновато было их сооружать. Много времени и сил уходило на постановку железобетонных опор. Крановое же судно подвезет с десяток таких опор на морскую стройку и поставит их на место.

Мы видели вереницы чертежных столов в конструкторских бюро. На ватмане бесчисленные линии и цифры. В тишине светлых залов рождались корабли будущего. Пойдут ли они по мелководью или по большим глубинам, пойдут ли груженные тысячей тонн или всего десятью — в них воплотится все самое лучшее, чем богато отечественное судостроение.

Путешествие по карабельному городу подарило нам еще один сюрприз. Когда спустились к реке, где стоял наш «Горизонт», рядом с ним покоилось на воде стран-

ное сооружение. Катер не катер. Самолет не самолет, хотя с воздушными винтами. Глиссер? Да нет! Обводы совсем не такие. Гидросамолет? Но где у него крылья?

Вдруг этот гибрид катера и самолета вздрогнул. Вскипела вокруг вода. Бешено закрутились пропеллеры, и он, наклоняясь то в одну, то в другую сторону, рванулся на середину реки. Это же судно на воздушной подушке!

Не думали, что придется увидеть эту сормовскую новинку. Потому и донимали вопросами главного инженера завода Александра Андреевича Брызгалова, когда побывали у него в кабинете. Рассказывал он об этом вездеходе с гордостью. Еще бы! Судно, у которого огромное будущее. В скорости оно крылатым кораблям не уступает. К тому же не боится ни мелей, ни порогов, ни топляков. Если понадобится, «переплывет» песчаный остров, поднимется над плотами. На таком корабле можно даже открыть зимнюю навигацию. Да, именно зимнюю! Когда опустеет река и уйдут в затоны корабли. Право, не так-то просто представить, как в тридцатиградусный мороз к заснеженной пристани пришвартуется теплоход. Пассажиры, понятно, в шубах и шапках-ушанках. Займут они свои места, раздастся протяжный гудок, и судно уйдет в очередной рейс. Самое интересное, что это не «зимняя сказка», а реальность! Волжане уже были свидетелями подобного чуда. И это только первые полеты судна на воздушной подушке, но шаги уверенные, многообещающие.

Сормовский берег остался за кормой. Мы снова на волжском стрежне. Пенится, клокочет волна позади. Как вокруг сормовского вездехода на старте. Конечно, мы еще во власти впечатления от удивительного судна с воздушным винтом. Какой из нынешних кораблей может соперничать с ним? И нам стало немножко грустно. И мы нашли, что наш дружище «Горизонт» не так уж хорош. Ему определенно чего-то не хватает. То ли такого же винта, то ли крыльев, то ли реактивного двигателя. Поняли мы после, в Сормове: устарел, к сожалению, наш катер.

Вот бы нам «подушку»! Завернули бы в тот ручей. Не стали бы объезжать отмели. Любой берег доступен! Любой водный разлив! Самые дальние уголки страны стали бы ближе и доступнее. На таком судне к лесникам проберешься, к геологам — в тайгу, на неизвестные озера. И не на крыльях фантазии, а на корабле сормовской марки.

В нашем полку прибыло

Вставать в пять утра не хотелось. В такой час трудно размуровывать себя из спального мешка. Но мы вырвались из его нежных объятий, напялили куртки и сошли на берег. В пять утра у нас свидание. На набережной Оки должен появиться Николай. Может, для вас это имя ничего не значит, но для нас Коля Савин — залог всякого благополучия. Неприменный участник наших прежних водных путешествий, Николай всегда был центральной фигурой на корабле. И не потому, что он высокого роста и умеет вязать морские узлы, разжигать костер в любую погоду, мастерить из консервной банки эхолот... У Коли всегда при себе хорошее настроение. Если кто недостаточно понимает значение слова «оптимист», то только потому, что незнаком с инженером Савиным.

Мы тоже не нытики. Но перед Колей пасуем безоговорочно. Походная жизнь без его громового голоса и раскатистого смеха, без его шуток и неистощимой фантазии все равно что комната без электрического света. А как Коля поет! Правда, иначе, чем Робертино Лоретти или Муслим Магомаев. И не побоимся сказать, что хуже. Но в отличие от знаменитостей Николай не претендует на овации публики.

А как Коля готовит жаркое! Он уверяет, что никто не обучал его кулинарному искусству. Так же, впрочем, как никто не преподавал ему уроков по шитью парусов и вязке морских узлов. Откуда же у него такой разносторонний талант? Это всегда оставалось для нас загадкой.

У него рюкзак как у истинного волшебника. Он может достать из него заморские пряности, дефицитные гайки с винтами, шампур для шашлыка. Не было еще такого, чтобы забыл что-нибудь Коля или не предусмотрел.

И хоть до сих пор удачно протекало путешествие, хоть мы сами справлялись с походными обязанностями, но нам не хватало Савина. Переживал и Коля. По независящим от него обстоятельствам он не мог плыть с нами с самого начала. И вот, получив наконец отпуск, догнал нас в Горьком.

Мы грелись на солнышке и ждали Савина. Он появился на набережной с легендарным рюкзаком за спиной. Безукоризненный светло-серый костюм, ослепительной

свежести рубашка, отполированные ботинки надежно маскировали этого любителя странствий.

Савин прошел мимо, не обратив на нас внимания.

— Коля! — тихо и безнадежно позвали мы.

Николай обернулся. Безоблачное чело его омрачилось. Вероятно, ему стоило немалого труда узнать друзей в полусонных и небритых людях, стоявших на набережной.

— Ну и вид, — пробормотал Коля, рассматривая наши не первой свежести тельняшки. — Бедняги! Вам не хватало воды постирать свой гардероб.

Мы поспешили обидеться. Черт возьми! Не для этого мы встали спозаранку, чтобы выслушивать здесь банальные намеки. И от кого? Наш гардероб, конечно, не без изъяна. Но мы спали в катере рядом с мотором и батареей канистр. Попробуй-ка вылезти из кокпита отглаженным, надушенным, свеженьким. Конечно, не зря человек изобрел зеркало. Иногда, наверно, стоит в него заглядывать. Но мы предпочитали смотреть по сторонам — на восходы и закаты, взирать на каждую достопримечательность...

Когда подошли к катеру, Коля брезгливо тронул пальцем палубу «Горизонта». Но на этот раз мы были начеку.

— Сегодня день профилактики, — предупредили его. — Будем мыть катер, смазывать, проверять, регулировать. Тяжелый был последний переход. Знаешь, ветер, волны, грязь по колено.

Коля вздохнул. Мы продолжали наступление.

— Дел у нас много.

— Горьковский автозавод посетить, раз.

— Побывать на бывшей ярмарке, два.

— А встреча в горсовете, не забыл?

— Сам начальник Волжского пароходства обещал сегодня аудиенцию.

— А ты со свежими силами.

— Знаешь, с твоим умением и сноровкой.

— Да незаурядной физической силой.

— В общем у тебя это здорово получится!

С Николаем происходило невероятное: он хмурился. Казалось, сейчас грянет гром. Но откуда взяться грозе, когда прилежно старалось утреннее солнце, рядом плескалась вода, а теплый песок пляжа так и звал пройтись по нему босиком. И Коля сдался.

Он молча вытащил из рюкзака целофановый пакет, сложил в него костюм и, убедившись, что его светло-серому фраку ничто не угрожает, прыгнул в катер. Тут же из трюма полетели на берег наши вещи...

Вечером на берегу мы заметили сизый дымок около стоянки «Горизонта». Мы были голодные и усталые. И эта струйка дыма у воды казалась воплощением домашнего счастья.

Катер был чист, как выпавший снег. Кокпит напоминал витрину универсального магазина. Бинокли, компас, ружье, канистры — все нашло свое место, все было расставлено, подогнано, приторочено наилучшим образом.

Но нас потрясло другое. На веревке между катером и прибрежным деревом висели наши тельняшки. Они были выстираны. Теперь мы рассматривали их с таким же недоумением, как Коля утром, когда они были одеты на нас.

Мы не чурбаны какие-нибудь. Мы хотели проявить по отношению к Коле самую мужскую нежность. Но Савин даже не взглянул в нашу сторону. Он лишь кивнул на дерево, на котором был прибит большой лист бумаги.

«Объявление, — прочитали мы вслух. — График дежурств!» А дальше, под графиком, добрый десяток строк под рубрикой «Обязанности дежурного».

— Где это, вы говорите, кремль находится? — прервал наше чтение Коля. — Завтра у меня уйма дел... Приду только к вечеру, — добавил он, заправляя в фотоаппарат кассету.

Мечта автоиспытателя

Наверное, в каждом городе есть место, откуда открывается панорама городских далей, где за несколько минут вы можете разгадать тайну закоулков, разобраться в удивительных круговоротах улиц, увидеть то, что создавалось столетиями.

Нашли мы такое место и в Горьком — мост через Оку. Быть может, горьковские старожилы с нами не согласятся. Знаем: любят волжане гулять по высокому правому берегу и любоваться оттуда величественной панорамой реки. Мы тоже там бывали. Смотрели с откоса на оживленный

рейд, на порт, на красавицу Волгу. Но — да не покажется это странным — снизу все же было виднее. Так уж необычно раскинулся город у слияния Волги и Оки.

В первый раз мы увидели этот мост с воды, когда плыли от Сормова. Но тогда, честно говоря, было не до созерцания пейзажей. Предстояло найти надежную стоянку для катера. Поверьте, это совсем не просто! Если трудно отыскать что-либо подходящее в речной глуши, то в городе, да еще в незнакомом, это почти неразрешимая проблема. Посмотрели мы на бетонные стенки порта, на скопление теплоходов около дебаркадеров и поняли: нашему суденышку лучше держаться отсюда подальше. А потом между быками моста глянули песчаные пляжи и зелень берегов. Там была Ока. Не раздумывая, завернули под мост. Проскочили вверх против течения реки около двух километров и нашли наконец стоянку для «Горизонта».

На следующий день мы отправились в традиционный пешеходный круиз по городу. У нас уже выработался определенный стандарт осмотра новых мест. Начинали всегда с набережной. Чем-то интересен город, обращенный к реке? Потом шли в центр. Оттуда — на поиск достопримечательностей.

В начале путешествия мы уподоблялись героям Конан-Дойля. Рассматривали, расследовали, вынюхивали все, что попадалось на пути. Работники музеев облегченно вздыхали, когда закрывались за нами двери, местные жители провожали подозрительными взглядами. Мы были готовы начать археологические раскопки, участвовать в рейдах прожектористов, отправиться в гости на завод к рационализатору, упомянутому в местной газете. Но после месячного плавания наш пыл поубавился. Мы выработали интуицию и довольно стойкий иммунитет к новым впечатлениям. Стали значительно «прозорливее». Порой брали на себя смелость определять прошлое и будущее городка по покосившейся ресторанной вывеске или выражению лица постового милиционера. Бывало и так, что одного взгляда в бинокль достаточно, чтобы проститься с неприметным берегом, проскочив его на большой скорости. Кронштадт и Волго-Балт, Ленинград и Сормово, Финский залив и Ладожское озеро избаловали нас.

С предвзятым мнением подплывали и к Горькому. «Ну разумеется, большой город, — рассуждали мы. — Промыш-

ленный. Один автозавод чего стоит! Незаурядное прошлое. Кремль и всякие другие постройки прежнего времени. Что ж, день для осмотра придется выделить».

Но когда оказались мы на мосту, когда увидели все сразу — и Волгу, и Оку, и Горький, то поняли, что торопиться не стоит. Под наш стандарт город не подходил. И снова овладел нами воинствующий дух поиска.

Для начала не спеша прошлись по одной стороне моста. Той самой, что обращена к Оке. Рассмотрели все, что можно заметить на берегах реки. Потом повернули обратно. Окинули взором Волгу. Здесь, на этом перекрестке, сошлись две большие водные дороги страны. Мы путешествуем по воде, поэтому подходим к речным магистралям со своим мерилом. Отдавая должное электропоездам и новейшим автобусам, преклоняясь перед современной авиацией, мы спросили: какой дорожный перекресток может выглядеть так грандиозно, так величественно, так неповторимо?

Река и город! Город слева, город справа, город на вершине горы. Улицы вьются среди зелени, падая серпантином к воде. Выглядывают из-за деревьев кварталы жилых домов. Теплоходы заслонили набережную. Мы опознали кремль с узорными, словно точеными из дерева, башнями. Увидели знаменитый откос, над которым взлетел Чкалов.

Сколько времени мы провели на мосту, сказать трудно. Постовой милиционер дважды проходил мимо, оглядывал нас с ног до головы. А нам хотелось узнать, что за странные купола возвышаются над городом. Один из них вылитый «Исаакий». Только что маленький. Или четырехугольное старинное здание слева? Откуда оно взялось среди обычных построек? Что там было? Что находится сейчас? А разве на этой горе да на набережной Оки весь город уместился? Ведь Горький — миллионный город, а не видно ни одной трубы, ни одного промышленного сооружения. Где автозавод? Попробуй сориентироваться без плана, без карты, впервые ступив на землю волжской столицы.

Словом, куда ни глянешь, всюду что-то интересное видится, разжигая любопытство. А как узнать о достопримечательностях?

— Очень просто, — сказал Борис. — Обо всем узнаем, не сходя с этого моста. Вот люди идут по мосту. Это же

горьковчане! Разве они не знают своего города? Спросим у них.

— И что? Каждого будем донимать вопросами. Или через одного? — спросил Володя.

— Это же здорово! — чему-то обрадовался Николай. — Не пройдет и минуты, как нас пригласят в ближайшее отделение милиции за коллективное и преднамеренное нарушение правил уличного движения.

— Кстати, о милиции, — оживился Борис. — Это идея! Начнем именно с нее. Пошли!

Мы решительно приблизились к постовому милиционеру. Борис изложил молодому сержанту свою идею. Так, мол, и так, приехали в Горький, хотим познакомиться с ним не совсем обычным манером — посредством общения с прохожими на мосту.

— Это можно, — добродушно разрешил постовой, который назвал себя Виктором Рыжаковым.

— Товарищ сержант! Вы уж помогите. Не к каждому же нам в самом деле подходить. Посоветуйте что-нибудь поначалу.

— Да ведь дело больно мудреное затеяли. Разве сразу сообразишь?.. Постойте-постойте. Минуточку.— И сержант принялся высматривать кого-то в толпе.

— Он! Точно! — обрадованно произнес Виктор Рыжаков. И, почему-то перейдя на шепот, сообщил: — Вчера по телевидению выступал. Ежов по фамилии.

— Известный певец? Да? — тоже шепотом спросил Николай.

— Да нет! Волгарь. Чуть ли не самый известный в Горьком. О своей коллекции старины всякой рассказывал. Давайте к нему.

Мы двинулись к первой нашей «жертве». Высокий, плотный человек в кителе речника выслушал нас с улыбкой, в которой было все: и мудрость, и оптимизм. Его величали Михаилом Петровичем Ежовым.

— Значит, любопытствуете, так сказать, с точки зрения моста? А знаете вы, гости московские, историю самого моста, который вас держит? Между прочим, он тут не от веку стоит. До него был плашкоутный мост. Еще до революции перегородили Оку баржонками на якорях. Настил положили. По нему и катили пролетки, пешие люди в Сормово добирались. Собирали мост после весеннего спада воды. А уводили баржи при первых заморозках. Зимой уж

по льду тропу протаптывали. Неверного характера мост был. Однажды, помнится, ветер сильный задул с Волги и унес мост со всеми пешеходами, извозчиками и даже трамваем вверх, против течения Оки. Километров двадцать протащило его.

Новый мост навели меж берегами тридцать лет назад. Весной это случилось. Я тогда в плавании был. Фотографии из газет сохранил. На одной оба моста видны — на воде старый, а повыше — широкий и красивый новый. А нынче и этот тесен. Не дает полного хода транспорту. С автозавода во все концы страны машины едут. Город растет. Но еще недолго ему стоять. Вон там, выше по Оке, новый мост ставят. Тот покрупнее будет.

— Говорят вы, Михаил Петрович, собираете волжскую старину. Расскажите о прошлом. Хотя бы о Нижегородской ярмарке или о прежнем судоходстве.

— Нет, не просите, — запротестовал он. — Старина — моя слабость. Заговорю — не остановить.

— Тогда о будущем Горького...

— О будущем? Об этом пусть вот тот человек поведает.

Так мы познакомились с главным архитектором города Юрием Николаевичем Бубновым. Он только что закончил рабочий день. Его дорога к дому лежала через мост. И перед ним стояли три благодарных слушателя.

— Значит, о будущем? — уточнил он. — Вот справа Канавино — левобережье Оки, район небезызвестных ярмарок, оставивших нам в наследство лабазы и дворцы, трущобы и храмы. Трущоб, правда, нет уже давно. А облик Нижнего Новгорода кое-где проглядывается. Эта часть города реконструируется в первую очередь. Домики пойдут на слом. На территории ярмарки стоял когда-то бразильский пассаж и другие торговые палаты. Они еще крепки. Пусть послужат нам. Переоборудуем их под ателье, столовые, мастерские. Теперешний горсовет превратится в Горьковский ГУМ. На набережной встанут многоэтажные здания, которые создадут совершенно новый силуэт заречья. Все это дело ближайших лет.

А прямо перед нами — центр города, с седым кремлем и золотыми куполами, с монументами и старыми улицами. Он застраивался медленно в последние годы. Больше росли окраины, но и в нагорной части скоро можно будет увидеть фронтоны высокоэтажных и современных зданий.

Реконструируем и древний кремль. А внизу, у воды, протянется от Волги до Оки набережная, которую оденут в бетон.

Остается добавить о самых мощных и перспективных районах Горького — Сормовском и Автозаводском. Впрочем, о них говорить трудно. Их надо видеть. Это города внутри города.

— Кстати, Сормово нам понравилось, — добавили мы. — А как попасть к автомобилестроителям?

Наши новые знакомые — и сержант милиции, и старый волгарь, и главный архитектор — провели между собой «летучку», высказывая свои соображения по поводу главных достопримечательностей городка автомобилестроителей. Они пришли к такому выводу: надо осмотреть все, не доверяя чужим рекомендациям.

— Вот, кстати, «Волга» идет заводская, — заметил Виктор Рыжаков.

Он поднес ко рту свисток. Над мостом раздался звук, который заставляет трепетать сердца шоферов. Сержант недвусмысленно указал водителю «Волги» притормозить у тротуара. Машина остановилась. Человек за рулем с удивлением глянул на постового и людей возле него. А Виктор Рыжаков, извинившись, изложил водителю суть дела.

Дверцы «Волги» распахнулись. Человек за рулем любезно произнес:

— Садитесь.

«Волга» оказалась необычной — с кузовом «универсал». Новинка! Нам не приходилось ездить на таком автомобиле. Пассажир, сидевший рядом с шофером, спросил:

— Нравится?

— Хорошо придумано, — ответили мы. — Теперь, значит, и на «Волге» можно перевозить грузы.

— Полтонны! Задние сиденья убираются — и почти весь салон становится грузовым.

— Ну, а ходовая часть выдержит такую нагрузку? Ничего не сломается?

— Что вы! — вмешался шофер, молодой паренек. — У нас на заводе слово «сломается» не в почете. Все рассчитано! Усилена подвеска. Новые шины запроектированы.

«Волга» съехала с асфальта и мягко пошла по булыжнику, набирая скорость.

Через несколько минут мы въезжали в новый город. Замелькали витрины универмагов, здания школ, клубов,

концертных залов, летнего театра... Это и был двухсоттысячный автозаводский район Горького.

Хозяева «Волги», узнав, что мы тут впервые, решили покатать нас по городу. Мы обратили внимание, как мастерски управляет машиной водитель.

— Давно шофером работаете? — поинтересовались мы.

— Я не шофер, — в смущении ответил молодой человек, — я инженер-испытатель.

— Вы и сейчас, значит, проводите испытания?

— Да, исследуем износ протекторов новых шин. Покончим с шинами, займемся экономической характеристикой автомобиля.

— А спутник ваш тоже имеет отношение к испытаниям? — перевели мы взгляд на пассажира «Волги».

— Некоторое, — улыбнулся шофер. — Кстати, познакомьтесь: Михаил Степанович Мокеев, руководитель лаборатории по доводке и испытанию легковых автомобилей.

Ого! Выходит, перед нами человек, который первым садится за руль новой легковой машины? Теперь уж мы не вылезем из «Волги», пока нам не расскажут об автомобилях, пока не усладим душу подробнейшими подробностями о двигателях, колесах, карбюраторах.

И мы попросили рассказать нам о «Волге», о самом недалеком ее будущем.

— Это тайна, — ответил Михаил Степанович.

— Тайна? Почему же?

— Не в полном смысле слова, конечно, — поправился Мокеев. — И тем не менее это так. Во-первых, нехорошо рекламировать машину раньше времени. А во-вторых, не так легко это сделать. На заводе испытывается много новинок, но что найдет применение в новом автомобиле, сказать трудно.

— А вы нам свое мнение выскажите, — нашелся Борис. — Как-никак целую жизнь провели за рулем. Четверть века испытываете автомобили. Наверное, помните и «бабушку» наших легковиков «эмку». Управляли «победой» и «чайкой». Да и «иностранцы» вам знакомы — всякие «кадиллаки», «паккарды», «мерседесы». Так поведайте нам, какой бы вы хотели видеть новую «Волгу»?

— Хорошо. Останавливай, Слава, машину. Поговорим.

Мы уселись поудобнее на сиденьях и приготовились слушать.

— Каким бы я хотел видеть новый автомобиль? Разумеется, лучшей машиной в мире. Но для этого нужно многое.

Автомобиль должен быть красив. Было время, когда красоту не мыслили без обилия хромированных деталей, без роскошной отделки. Позже стали восхищаться обтекаемостью, зализанностью форм. Казалось, вот-вот наступит момент, когда кузова легковых автомобилей примут сверхобтекаемую форму падающей капли. Но до «капли» дело не дошло. Эволюция машины протекала совсем по другому направлению. Современный автомобиль выглядит угловатым, почти прямоугольным, с подчеркнуто резкими переходами. Но стал ли он от этого хуже? Нет, не стал. Надо только правильно и умело соблюсти новые пропорции, сделать кузов низким, приземистым. Таким я и вижу наш новый автомобиль — простой формы, изящный, стремительный.

Автомобиль должен быть быстроходен. Речь идет не только о максимальной скорости, но и об ускорении. В условиях города важно, чтобы он быстро разгонялся. Тридцать восемь секунд требуется «Волге» для достижения скорости сто километров в час. Новый автомобиль должен тратить на разгон не более двадцати пяти секунд.

Несколько слов о колесах. Сейчас их диаметр велик. Они тяжелы, обладают большой инерцией и существенно мешают набирать скорость. Шины с внутренним диаметром тринадцать дюймов и уменьшенным давлением воздуха будут лишены этого недостатка.

Экономичность тоже немаловажный фактор. Новое дозировочное устройство с непосредственным впрыском топлива заменит отслуживший свой век карбюратор. Каким будет при этом расход топлива? По крайней мере на треть меньше, чем в автомобилях с обычными системами питания.

Не менее значимы и другие качества автомобилей — удобство управления, комфортабельность, безопасность. Я, например, стою за такие новшества, как дисковые тормоза с автоматической регулировкой зазоров, гидроусилитель руля, сиденья, которые можно поднимать и опускать, дополнительные фары с желтым светом. Думаю, что гидропневматическая подвеска скоро вытеснит такие детали, как рессоры и пружины.

— А как вы относитесь к автоматическому переключению скоростей? — поинтересовался Николай.

— Неплохая штука, — ответил Михаил Степанович, — но, откровенно говоря, особой нужды в автоматическом переключении я не вижу. Хороший шофер прекрасно справляется и с ручным переключением. А на плохого ориентироваться не стоит. Более важную проблему я вижу в долговечности машины, в простоте ее обслуживания. Сейчас от ремонта до ремонта «Волга» ходит сто тысяч километров. За это время приходится не менее ста раз производить профилактику. Сто раз! Это же сотня рабочих смен. А что бы сказали водители, получив машину, способную проходить без ремонта, даже текущего, двести пятьдесят тысяч километров?!

Мы считаем себя не профанами в автомобиле. И потому сказали Михаилу Степановичу, что давно фантазия подсказывает нам именно такую машину, о которой мечтает главный автоиспытатель Горьковского завода.

Здравствуй, берег!

Впереди — шторм



Перед нами телеграмма за номером 0735. «Штормовой прогноз погоды тчк ветер северо-западный 8 баллов тчк волнение 150—200 см зпт на участке 4 до 250 см». И подпись: «Комсомольск тчк Погода».

Впереди — шторм! Он властвует на просторах Куйбышевского водохранилища. И этот шторм не теоретический, не рожденный нашим воображением, а настоящий. Если можно так выразиться, запротоколированный.

На мачте Казанского порта вывешен черный шар. Отменены все рейсы судов на подводных крыльях. Закрыты кассы местных линий. Стоят в затонах и убежищах плотовые караваны. Только могучие самоходки неторопливо шествуют навстречу непогоде. Что им двухметровые волны!

Мы сидим в теплой каюте дебаркадера техучастка и рассуждаем о смелости, отваге и благоразумии. Плыть

или не плыть? Двое высказываются за то, чтобы переждать непогоду. Третий зовет на риск. Кто прав?

«Осторожные». Мы волну высотой два с половиной метра когда-нибудь видели? Нет. Что это такое, знаем? Нет. Что будет с катером, когда попадет между двумя валами, высота которых в три раза выше нашей палубы?

«Храбрый». Вот и надо попробовать. Мореходность «Горизонта» определим!

«Осторожные». Вряд ли понадобится определять мореходность на дне водохранилища.

«Храбрый». Глупо! По нам не будут звонить колокола. Мы его, этот шторм, обманем. В конце концов посмотрим, что мы за моряки.

«Осторожные». Каков ты моряк, и сейчас видно.

«Храбрый». Вам бы лучше на печке сидеть...

Трудно сказать, чем закончилась бы эта «семейная» ссора, если б одному из нас не пришла счастливая мысль открыть атлас Куйбышевского водохранилища. По атласу от Казани до пристани Камское Устье 80 километров. Водохранилище на этом участке сравнительно невелико. Ширина Волги — три-четыре километра. Только у Красновидова одиннадцать. Но зато почти на всем протяжении фарватер прижимается к правому высокому берегу. Он горист. Это прекрасная защита от ветра. Судя по штормовой телеграмме, ветер северо-западный. А направление Волги от Казани до устья Камы юго-восточное. Значит, ветер попутный. Он будет дуть в корму. Лишь бы не отказало управление. Но это в какой-то мере зависит от нас. Если все проверим, наладим, подгоним — подготовимся к схватке с волнами, если будем начеку (теперь на капитанском мостике «Горизонта» три пары глаз, а серо-голубые глаза Савина равноценны шестикратному биноклю!), если все вместе будем нести вахту по штормовому расписанию — ничего не случится.

Значит, решено? Да, решено! Плывем до Камского Устья. А дальше... Дальше? Посмотрели мы на карту, и стало нам не по себе. Огромные, полуметровые листы атласа не смогли вместить голубую поверхность Куйбышевского водохранилища. Приложили к карте линейку. Двадцать пять, тридцать, сорок! Сорок километров от берега до берега! Сорок километров волн и ветра! Нет, сюда лучше не соваться. Ведь это и есть участок № 4, где, как предупреждает телеграмма, высота волн 250

сантиметров! Но до Камского Устья мы все же доплывем. А там будем ждать у моря погоды.

Порывистый норд-вест дул всю ночь. Когда рассвело, энергия его, казалось, удесятерилась. Веселая прелюдия.

В пять утра вышли из затона, не надеясь, естественно, на гостеприимство Волги. Но первый удар волны был ошеломляющим. Холодный поток, обрушившийся на нас, достиг самого сердца. Не успели сказать «Доброе утро!» первой гостье, как еще одна лавина перескочила через борт.

— Заливает!

— Лево руля!

— Газ... газ прибавь!

— Право руля! Держись!..

И снова холодный душ. Катер начал штормовой танец.

— Круче к волне!

— Зачем? Поворачивай кормой!

— Сбрось газ... Вал впереди!..

Градом сыпались брызги и советы на голову рулевого. Но он не обращал внимания ни на то, ни на другое. Освоился. Катер почувствовал уверенность своего вожака, выпрямился и, захлопав днищем по гребням, двинулся вперед.

Волна не любит строптивых. К ней нужен подход. И мы обхаживали ее: чуть влево, чуть вправо, чуть быстрее. Впрочем, этим ничего не скажешь о замысловатой тактике продвижения между безжалостными волнами.

Мы уяснили главное: плыть можно только по ветру. Даже ничтожное отклонение от курса опасно. Словно в гору, взбирался «Горизонт» по пологому скату обращенной к ветру волны. Надрывно ревел мотор. Ползли вниз стрелки тахометра. Достигнув вершины, катер начинал переваливаться через гребень. Самое неустойчивое положение! Потом катер устремлялся вниз, норовя зарыться носом в впереди идущую волну. Или вдруг вздумывал развернуться, подставляя под пенящийся гребень открытый борт.

А хуже всего очутиться во впадине между волнами. Тогда не зевай! Сразу полный газ! Замешкался или мотор дал перебои — волна обгонит катер, обрушится на корму...

Восемьдесят километров от Казани до Камского Устья. Это четыре часа пути. Четыре часа напряженного катания с зыбких «гор». Только под защитой высокого берега переводили дух.

У буя № 42 попали в переделку. Здесь, перед деревней Теньки, горы куда-то провалились. Из долины двух небольших речек Шарманки и Черемиски вырвался, как из аэродинамической трубы, западник. И у злосчастного буя № 42 встретились два ветра, встретились две волны. Точно заклятые враги, они шли напролом, силой прокладывая дорогу. Волны громоздились друг на друга, плясали, выделывая адские пируэты, шипели, стонали. Тут бился пульс шторма. Но обойти эпицентр водного кошмара было невозможно.

Ринулись в эту свалку волн. Сразу водяная стена скрыла от нас все четыре стороны света. Бились только за плавучесть катера. Сражались со свирепым натиском всеми силами.

А тут еще встречные суда. Одно такое шло против течения и ветра, оставляя по бокам водяные столбы. Волны катались по палубе самоходки. Из рулевой рубки глянули встревоженные лица. Кто-то, схватив мегафон, прокричал в нашу сторону. Но разве разберешь что-нибудь среди улюлюканья шторма. Озабоченность речников понятна. Наверное, кричали: «Куда вас, ребята, черт несет?!» Действительно, куда? Чего мы полезли в эту драку с непогодой?

Внезапно стихла эта оргия. Волны не вставали уж в полный рост. Фарватер снова привел под защиту берега.

— До Камы двадцать километров! — доложил Коля. Он уже забрался через люк в моторный отсек и выкачивал оттуда воду.

— Продержимся?

— Нужно, — ответил рулевой.

«Горизонт» шел вдоль берега. Мимо воодушевляющей шеренги ходовых ориентиров. За кормой остались створы. По ним проверили свой курс. Все в порядке.

От буя № 39 осталось плыть меньше десяти километров. А река все раздавалась вширь. До левого берега было не меньше семи-восьми километров.

Прошло еще четверть часа, и берег вдруг метнулся к горизонту, растаял синеватой полоской леса. Все слилось: и волны, и небо. Мы оказались во власти Куйбы-

шевского моря. Вон там, за пестрым буем, поворот. Прямая линия идет поперек сорокакилометрового разлива. Это и есть путь на Каму.

Устрашающ в такую погоду необозримый простор, вспененный ветром. Казалось, впереди бесконечное заснеженное поле. А над безбрежьем крутит лютая вьюга.

Катер прижался к берегу. Мы изучали в бинокль урез воды. Природа не очень фантазировала тут и создала что-то вроде земляного вала, ровного, плоского, как крепостная стена. Ни оврагов, ни извилин, ни бухт.

А на карте, как раз против надписи «Камское Устье», — крохотная голубая закорючка. Ручеек? А может, устье речки?

Володя вел катер по карте. А точнее, на авось. Ожидая опасности, молчали. А что предложить взамен?

У берега стоял дебаркадер. Волны наваливались на него. Дерево стонало под неукротимым натиском воды. Бока причала ощетинились гвоздями, скобами и рваными досками. Никаких надписей, никаких названий. Безлюдно. Будто это не пристань, а пансионат для водяных.

Верить или не верить карте? Но вот гора Лобач... створные знаки... фарватер.

Несомненно, это Камское Устье. Здесь должен быть ручеек или устье реки.

— Право руля! — подал голос Николай.

Катер развернулся. Прямо перед нами что-то вроде бухточки. Двинулись вперед. «Горизонт» не переставало отчаянно взбалтывать. Волны и течение сбивали с курса. Прибавили газ. Катер задрал нос. И тут во впадине между волнами мелькнули зловещие очертания топляка.

— Стой! Назад! Полный назад!..

Заскрежетал реверс, взвыл мотор, но поздно. Глухой удар потряс катер. Вторая волна подняла «Горизонт» на гребень и снова опустила на подводное препятствие. Рвалась фанерная обшивка.

Да это не топляк! Это черт знает что такое!

Волны заполучили катер, потерявший управление. Он безвольно дрейфовал. Но что же там, под килем?

Мучительная минута растерянности едва не стоила нам катера. Но худшего не произошло. «Горизонт» рванулся вперед и проскочил в устье ручейка. Он оказался достаточно глубок. Спокойная бухта была для нас как награда. И тут только мы оценили опасность. Позади,

точно тело морского чудовища, ощетинилась полузатопленная баржа. В корпусе катера нашли трещину около форштевня. Десять сантиметров выщербленной фанеры. Ну что ж, авария не велика. Заплатка с внутренней стороны — и катер сможет продолжать путь.

В общем плавание по Волге в штормовую погоду окончилось вполне благополучно. Оставалось только подсчитать собственные синяки.

Урок судовождения

Погода упрямилась. Ветер дул с прежней силой. Белые гребни волн удало ходили по реке. Пустынной оставалась Волга.

Мы бродили по берегу. Смотрели на взлохмаченную реку. Изучали небо. Злились на метеорологов (раз нет бога, значит, во всем они виноваты!). Разговоры сводились к прежней дилемме: плыть или не плыть. И снова раскол в экипаже. На «храбрых» и «осторожных». Только на этот раз число «храбрых» увеличилось вдвое, а «осторожных» уменьшилось наполовину.

«Храбрые» считали, что после вчерашнего плавания катер досконально проверен, что волны ему не так уж страшны, что экипаж «Горизонта» показал себя с наилучшей стороны. «Осторожный» заявил лишь, что ему претит легкомыслие и хвастовство. Но двое «храбрых» постепенно одолевали соперника. Безрассудство брало верх над благоразумием.

В это время около мыса показался небольшой теплоход речной технической службы. Флаг на его единственной мачте подсказал нам, что мы не ошиблись. Он шел к берегу, повторяя наш путь. Не наткнется ли он на затонувшее судно? Знает ли об этом препятствии капитан?

Судя по всему, капитан был не новичок в этих краях. Теплоход уверенно прошел почти рядом с дебаркадером, спрятавшись от ветра за его высокими бортами, потом развернулся, отрабатывая дизелем задний ход, и снова двинулся вперед под прямым углом к берегу. Как же он войдет в устье ручья? У него же большая осадка. Остановится? Тогда ветер погонит его вниз по реке. А там затонувшая баржа. Не рискованно ли действует команда?

Но скоро под днищем судна заскрежетал песок, и в ту же секунду на берег полетела чалка.

— Эй, на берегу!..

Мы подхватили чалку и накинули ее на прибрежный пень.

Снова заработал дизель. Канат натянулся. И корма судна почти вплотную подошла к дебаркадеру. Матросы закрепили второй конец, отдали якорь. Судно оказалось расчаленным в трех точках. Спокойно, слаженно, быстро работали речники. Как тут не вспомнить наши вчерашние приключения? Повезло нам, что не было свидетелей.

С теплохода сошел коренастый человек лет сорока, с суровым лицом. Все выдавало в нем капитана. Мы, конечно, сразу к нему.

— Как нам перебраться на тот берег? — и Борис показал рукой на противоположную сторону Куйбышевского моря. — На Каму нам нужно, — добавил он, заметив, как меняется в лице капитан.

— На Каму? — переспросил речник.

— Ну да, — вмешался Николай. — Катерок у нас небольшой. Плывем в Пермь. Как, по-вашему, не опасно?

— На этой-то посудине? — сощурился капитан. — Зальет.

— Как же нам быть? Торопимся...

— Ждать, — пожал плечами капитан. — А откуда плывете? Кто такие? — вдруг заинтересовался он.

— Москвичи. Путешественники, —решили мы поднять наш несколько пошатнувшийся авторитет.

— Ладно, — бросил капитан, — что-нибудь придумаем...

И ушел. А мы остались, по-всякому гадая насчет его обещания. И не знали: то ли капитан сказал в шутку, то ли серьезно. Но что может придумать капитан? Изменить погоду?

Капитан скоро вернулся. Он сказал так.

— Мы тоже торопимся. На Каму. Выходим сейчас же. Если пойдете за нами, то прикроем от большой волны.

Через несколько минут обстановочный теплоход выходил за пределы бухты. Двинулся по его пятам и «Горизонт».

Пока наш маршрут совпадал с направлением волн, все шло нормально. Но вот речники стали забирать к ветру. Все круче и круче. Мы сразу почувствовали изменение

курса по сильнейшим ударам о борт. Мелькнул слева буй. Мы развернулись — и «Горизонт» принял первый удар. На плечах ощутили силу падающей волны. А другая уже подкрадывалась диким зверем. Она готова была прыгнуть на правый борт. Но мы не дали ей сделать страшный прыжок. А вокруг было слишком много рычавших соперников. Волны накатывались одна выше другой, наступали со всех сторон, не обещая пощады.

Капитан теплохода вышел на палубу. Замахал рукой. Кому это? Нам?

Судно сбавило ход. А мы, проваливаясь в зыбучую трясину, попытались приблизиться к его корпусу. С борта нашего лидера показывали на корму. Подошли ближе. Поплыли следом за поводырем. И тут нам приготовлено нечто удивительное: ждали удара волны — его нет. Пауза ожидания мучительно длинна. Но волны стали положе.

Теплоход загородил нас от ветра! Судно, как таран, сокрушало бастионы волн, разглаживая нам дорогу. Мы шли, почти упираясь в корпус теплохода. А он вел все дальше от берега — на середину моря. Волны кренили с борта на борт нашего поводыря. Доставалось и нам. Но море перестало угрожать. Мы плыли с теми, кто принимал на себя штормовые атаки.

Четыре часа продолжался этот переход в кильватере обстановочного судна. За опытным рулевым шли мимо островов, поодаль от мелей и затопленных лесов. Он лидировал до тех пор, пока не ослаб ветер, не исчезли белые барашки волн. И тогда мы увидели берег. На взгорье стояли гигантские створы. Это были Шураны — база речников.

Капитан катера Иван Григорьевич Крюков пригласил попутчиков по трудному плаванию на обед. Это была для нас большая честь.

Мы сидели в кубрике катера. Ели аппетитнейшие щи. Слушали рассказы речников о своей жизни. Не назовешь спокойной их жизнь. Несут вахту в Камском разливе — самой широкой части Куйбышевского водохранилища. И каждый день в походе. Каждую ночь обходят свои владения. Хорошо, когда поистине морской простор гостеприимен, когда неподвижна или едва колышется его великанья грудь. Но чаще гуляет над водохранилищем ветер. И тогда попробуй подойди к пляшущему на волне стальному бую. Попробуй в пляске волн удержаться на его

вершине и сменить ацетиленовый баллон, отрегулировать горелку. А для ребят с обстановочного катера № 133 это будни. А бывает, плотовый караван зацепит буй, протащит его в сторону от фарватера. Пойдет следом пассажирское судно. Не увидит рулевой привычного ориентира. Поведет теплоход неправильным курсом. И тогда спешит на помощь обстановочное судно под флагом технического участка, чтобы поставить речной знак на прежнее место.

Мы попросили капитана представить своих помощников.

— Этот, Агафонов, мой первый помощник. А тот, белобрысый, который щи разливал, второй. Тезки. И того и другого Анатолием зовут. Обоим по двадцать пять. Молоды. Но в жизни успели немало. Агафонов из армии пришел. Служил радистом. Приворожила его Волга. Плавает. Кончил две школы — рулевых и механиков. Сейчас на втором курсе речного техникума. Жениться успел. Дочка растет. Ну а Толя Беляков — потомственный волжанин. Под Казанью деревня есть — Лабышки. Оттуда родом. Говорит, с мала̀ мечтал о кораблях. Верно говорю, Толя?

— Точно, — покраснел второй помощник капитана.

— Он тоже учится, — продолжал капитан. — Каждый год то школу, то курсы кончает. В первую зиму стал мотористом. Потом на судоводителя экзамены сдал. В этом году удивил — принес диплом радиотехника. На будущий год собирается в институт поступить.

— Скажите, Иван Григорьевич, — обратились мы к капитану, — а не приходилось ли вам раньше спасать кого-нибудь? Ну, например, таких незадачливых мореплавателей, как мы?

— Бывало. На водохранилище штормы чаще, чем новые кинокартины в нашем клубе. Выручали рыбаков, любителей водных прогулок. Да что там рассказывать! Обычное дело. Было даже такое, что нас самих спасали. Погода тогда выдалась такая же, как и нынче. Штормило. Пошли в ночь проверять буи на фарватере. Останавливались у каждого буя и секундомером замеряли время проблесков.

В районе пятого буя двигатель заглох. Теплоход потерял управление. Завертелся на волнах. Бросили якорь. Да разве удержать судно? Ветер-то силен. Бились с двигателем долго. Ничего не получилось. Запросили помощь.

Но берег почему-то молчал. Крутили ручки радиопередатчика. Кричали в микрофон. Все безответно. Пускали в небо ракеты. Никто не заметил.

А нас несло на север. У третьего буя напоролись на затопленный лес. Судно потащило по пням. В жизни такого не упомню. То швыряло вверх, то валило на бок. Вода в трюм пошла. До машинного отделения добралась. Нас самих от борта к борту швыряло. И тут радист не выдержал. Послал в эфир сигнал «SOS». И представляете: приняли его в Кронштадте. Моряки расшифровали его так: у буя № 3 Куйбышевского водохранилища тонет пароход «Кама». В этой ошибке виноват наш радист. Он включил в радиограмму лишнее слово: «устье Камы». А кто просит помощи, так и не передал. С Балтики немедленно связались с Москвой. В три часа ночи разбудили министра речного флота. Всю Волгу подняли на ноги. Ведь «Кама» — это пассажирский пароход. Там женщины, дети... Через час все водохранилище было в огнях прожекторов. Судов пятнадцать шло к нам на помощь.

— Стыдно вспоминать, — вздохнул Крюков. — Такую панику организовали. А ведь утром выяснилось, что теплоход был почти рядом с берегом.

— Ну а дальше?

— Что дальше? Получил я выговор от министра.

— Выговор? — удивились мы. — Это за что же?

— За «SOS». Сигнал бедствия — очень ответственный сигнал. Не по всякому поводу разрешено им пользоваться. Было, конечно, у меня небольшое оправдание: темная ночь, шторм — трудно оценить опасность. Но в общем правильно меня наказали.

В каюте воцарилась тишина. Речники снова вспоминали перипетии той ночи.

И тут Коля высказался:

— Хорошо, что на «Горизонте» нет радиопередатчика. А то наверняка мы бы уже раза три радировали всему миру, что погибаем...

Лесоруб не рубит, сплавщик не сплавляет

Не нужно быть лингвистом, чтобы сообразить, как возникли слова «лесоруб» и «сплавщик». Наверно, с первыми ударами топора, с первыми попытками доставить

срубленные деревья к жилью появились на свет эти слова. С тех пор лесоруб и сплавщик — главные фигуры, опора чуть ли не всей лесной промышленности.

А вот начальник камской пристани «Соколки» Кир Валентинович Пасынков сказал нам:

— Профессии лесоруба давно не существует, а сплавщик — это вчерашний день речного транспорта.

Вот тебе и раз! Ну, за лесоруба мы, пожалуй, ратовать не станем. Действительно, человек с топором уступил место машинисту механической пилы, трактористу. А сплавщик? Кем его заменить?

Разве река не самая выгодная дорога для перевозки леса? Ведь, кажется, нет ничего проще собрать бревна в кучу, связать их и прицепить к буксиру. Неужели у такого наипростейшего способа транспортировки есть недостатки?

— Есть, и очень серьезные, — развел руками Пасынков. — Начнем с того, что мала скорость. Перевозка со скоростью три — пять километров в час выглядит архаичной и невыгодна даже по энергетическим затратам. А сколько теряется в пути леса, сколько часов, да что там часов, суток простаивают караваны в ожидании погоды! Добавим к этому, что формирование плотов — это ручной труд, который невозможно полностью механизировать. И надеюсь, вы не будете возражать, если в самом скором времени мы закроем дорогу плотам.

— Но надо что-то предложить взамен.

— Будем перевозить лес в самоходных судах.

— Ну, если экономисты подсчитали, что это выгоднее... — осторожно начали мы.

— Выгоднее? — рассмеялся начальник пристани. Да это будет настоящая революция на речном транспорте. А на экономистов здесь ссылаться нечего. Еще наши предки знали, что перевозить лес на судах выгоднее, чем гнать плоты...

— Наши предки?

— Конечно. Вы о судах под названием «Беляны» что-нибудь слышали?

Мы сознались, что ничего не слышали.

— Тогда вам все это в диковинку, — разочарованно произнес Пасынков.

А «Беляны», оказывается, достойны того, чтобы о них вспомнить. То были интересные суда. Строили их в вер-

ховьях Волги и Камы еще в те времена, когда реки не видели пароходов. «Беляны» — это огромные баржи грузоподъемностью свыше миллиона пудов! Но самое любопытное, что строились они всего на... один рейс.

— Да, представьте себе, — пояснил Пасынков, — всего для одного рейса служило судно. А потом его просто ломали. Но ломали с умом. Так же, как и создавали. Дело в том, что «Беляны» строили, а вернее сказать, собирали из деловой древесины. После разборки на пристани оставались штабеля брусков, заготовленных в верховьях реки. Отходов оказывалось совсем мало, и они не шли в убыток: продавались как дрова.

Вот и вся история «Белян». Поучительная история. Тут и рациональный сплав, и чудеса судостроения, а главное, не просто лес — обработанную древесину сплавляли по реке. А что такое нынешний сплав? Стволы и бревна? Это же половина баласта! Половина.

— Вот смотрите, — показал Кир Валентинович. — Это наши Соколки. Двадцать шесть причалов, тридцать пять километров плотового рейда. Знаете, сколько леса приходит к нам с Камы, Вятки и Белой? Восемь миллионов кубометров! И из них четыре миллиона мы обрабатываем впустую! Время, силы, средства летят на ветер... Приезжали как-то химики. Рассказывали, что из одного кубометра отходов — сучьев, опилок, коры — можно изготовить столько же этилового спирта, сколько из шести центнеров картофеля. А сколько бумаги, картона, различных продуктов химии может дать так называемый малоценный лес! Но возить отходы за тридевять земель, в центральные области страны, невыгодно. Вот и получается, что технический спирт, так необходимый нашей промышленности, перегоняют из сельскохозяйственных продуктов. А на лесосеках гниют миллионы кубометров ценнейшего сырья.

Выход один: создавать химические заводы на лесоразработках. Так, впрочем, сейчас и делают. Целые лесопромышленные комплексы строятся. Лесозаготовки, лесопильные заводы, целлюлозно-бумажные заводы, картонные, гидролизное производство — все вместе, все рядом — в одном лесу! Такие комбинаты будут на нашей Каме. Через несколько лет неузнаваемо изменятся и Соколки.

Мы сошли с дебаркадера и очутились на деревянной мостовой, пришитой к откосу. Барак с вывеской магазина, столовая да контора лесосплава — вот, пожалуй, и все общественные и административные здания нынешних Соколок. С десяток одноэтажных деревянных домиков разбросано по склону горы. Гора эта так крута, что только по ступенькам можно перейти с одной улицы на другую. И мы переходили, поднимались, опускались, карабкались. Незавидным показался нам «центр» города. Но уже за оврагом, в каких-нибудь двухстах метрах от пристани, почувствовали мощь нового строительства. Балки и железобетонные плиты, швеллеры, контейнеры с оборудованием в руках портальных кранов... Это выглядело как внушительная гарантия другого облика Соколок.

— Где же будет новый город? — спросили мы паренька, сидевшего в кабине погрузчика.

— Вот там, — махнул он рукой, — на самой Соколиной горе!

Мы взглянули наверх. Там было пусто. Лишь геодезический репер маячил на вершине. Но мы увидели не только нагромождение обветренных бревен, мы увидели на Соколиной горе город будущего. Наверное, точно такими были когда-то, в пору юности, Комсомольск-на-Амуре, Магнитогорск, Братск, Дивногорск...

Да, здесь будет город! Здесь будут заводы! Здесь будет порт! Шеренга мощнейших кранов выстроится вдоль Камы. Целый флот станет под погрузку. И поплывут во все концы из Соколок доска и фанера, картон и бумага, канифоль и пластмасса... И нам, пожалуй, стоит занести на нашу карту этот рождающийся камский город.

Где же город Елабуга?

Когда остались позади Соколки, Николай сказал:

— Следующая остановка — Елабуга. Побудем там до конца дня.

— Ну нет, — запротестовали мы. — Времени у нас нет на Елабугу. Лучше лишний день проведем на Воткинской ГЭС.

— В таком случае я останусь, — отрезал Коля. — А вы можете ехать.

— А что там интересного, в Елабуге? — примирительно спросил Володя.

— Прежде всего, — с воодушевлением начал Николай, — «Чертово городище» посмотрим. Один из самых древнейших памятников болгарской культуры, — добавил он с важным видом. — Правда, никто не знает, зачем построили эту церковь и что в ней было раньше.

— Так уж никто не знает? — усомнились мы.

— Никто, — твердо повторил Коля. — Есть, однако, легенда, будто жил в этой местности поп с дочерьми. И никто не брал дочерей замуж, — продолжал Савин серьезно.

— Это бывает, — вставил Борис.

— Горевал, горевал поп, — повествовал Коля, — да однажды и сказал: «Хоть бы черт посватался, так и ему отдал бы дочерей!» Ну а черти, сами знаете, всегда легки на помине. И нагрянули в ту же ночь к попу на свадьбу.

Борис сбросил газ. «Горизонт» замедлил ход до самого малого. Мы уже не обращали внимания на Каму. А Коля, польщенный вниманием, забрался повыше на люк моторного отсека и оттуда продолжал:

— Поп, значит, туда, поп сюда, — жестикулировал Савин, — отказывается, отнекивается. Ничего не помогает. Не дают черти спуску. Что делать?!

— Да, ситуация, — посочувствовал Володя не то попу, не то Коле.

— Этот поп был особенный, — возразил Коля, — сообразительнее вас оказался. «А постройте мне, говорит, к утру церковь. Чтобы венчаться в ней можно было. Тогда отдам дочерей». Согласились черти. Закипела у них работа: таскают из реки камни, кладут стены. До зари еще час, а уже полцеркви готово. Попу не по себе. А черти еще быстрее забегали. До колокольни добрались. Вот-вот закончат работу. И кто мог подумать? Выручили попа петухи. Разбуженные шумом, закукарекали вовсю. Чертей и след простыл. А церковь недостроенная так и стоит, говорят, на горе...

— Любопытно, — согласились мы. — А что еще есть в Елабуге?

— Много кое-чего, — не сдавался Коля. — Надежда Дурова, например, там жила. Надеюсь, знаете такую?

— Но Дурова, по-моему, в Сарапуле родилась, — вспомнил Борис.

— Родилась. А жила в Елабуге. Вот интересная была у нее судьба! Родилась женщиной, а потом одиннадцать лет прожила жизнью мужчины!

Коля еще выразил соболезнование заседателю Сарапульского суда, некоему господину Чернову, который, видимо, тяготел к тихой семейной жизни и меньше всего думал, что жена его превратится в легендарную «девицу-кавалериста».

— После смерти Дуровой, — сообщил наш неутомимый гид, — Литовский полк воздвиг на могиле своего ротмистра памятник. И этот памятник должен находиться в Елабуге. Разве вы не хотите взглянуть на него?

— Это тоже интересно, — заявили мы, удивляясь познаниям Савина в истории.

— А еще в Елабуге родился Шишкин, художник, воспевший Каму.

— Придется на целый день задержаться в Елабуге, — со вздохом констатировали остальные члены экипажа.

Обязанности штурмана взял на себя Борис. Надо сказать, что карты этого участка Камы у нас не было. И для ориентировки он переписал на пристани пароходное расписание. Несколько минут он рассматривал клочок бумаги, после чего сообщил нам, что, по его расчетам, до Елабуги 40—45 километров. Час хода!

Скоро на правом берегу реки показалось большое село.

— Красный Ключ, — определил штурман, заглянув в шпаргалку.

Потом река стала намного ýже. Тесный лес подступил к берегам, загородив солнце. Тени могучих сосен перегораживали реку. Повеяло севером, тайгой, дремучестью. Шапки холмов в хвойных лесах появлялись справа и слева. Река петляла. Петляли и мы, то пускаясь вдогонку за солнцем, то оставляя его за кормой. Крохотные, заросшие речушки открывали нам свои устья. Они приглашали забраться в тихую заводь, посидеть с удочкой.

А лес все гуще. Сосны — огромнее! После солнечных просторов водохранилища, после заливных лугов и цветущих низин непривычным показался этот темный ко-

лорит лесной реки. Как тут не вспомнить старое предание, что шел между людьми долгий спор, откуда берет начало Волга и не назвать ли тот гигантский поток, который катит свои воды в Каспий, Камой. Но назвали люди реку Волгой. Оттого и помрачнела Кама. Но этой уральской волшебнице не откажешь в своеобразии и очаровании.

Украшена река остроконечными елями, нарядными, пушистыми, гордыми. Полные величия, кивали они нам с берега. Сосновые колоннады проплывали мимо.

Катер мчал нас с головокружительной быстротой по водной просеке. Поворот за поворотом. Километр за километром...

Но где же Елабуга? Странно. Уж второй час идем на полных оборотах. А города не видно. После Красного Ключа ни одного населенного пункта. Может, Елабуга стоит в стороне и не имеет никакого отношения к Каме?

— Это исключено, — покачал головой Борис. — Город — на реке. И если только...

— Мы его не проехали, — подхватил Володя, — то обязательно будем в Елабуге!

— Возможно, в расписании что-то напутано, — предположил Коля.

Опять бежала назад стена леса. То мы плыли в ущелье, зажатом каменной броней берегов, то деревья отступали и мы оказывались на водной полянке. А река обещала еще более заманчивую дорогу.

По курсу показалась лодка. Огромный стог сена почти полностью закрывал ее корпус. Два человека примостились на корме, управляя подвесным мотором. От самых Соколок мы не встретили ни одного судна. Потому тепло приветствовали людей на воде. Но стоговоз был слишком тихоходен, чтобы составить нам компанию. Через минуту он остался далеко за кормой.

Снова одни на реке. Совсем одни. Еще более темным и угрюмым стал лес. Небо потускнело. Замедлила бег река. Близился вечер. Пора подумать об ужине и ночлеге.

Скоро мы развернули катер в небольшом устье и нырнули в заросли тростника. Обширный и глубокий плес оказался отличной стоянкой для «Горизонта».

Разбили палатку. Запылал у воды огромный костер. Подогрели ужин. Уже собирались начать вечернюю

трапезу, когда гул моторки пророкотал над рекой. В устье реки зашла лодка со стогом сена.

— Эй, на лодке! Далеко ли до Елабуги?!

Лодка остановилась. Мотор заглох.

— Куда вам? — переспросил рулевой.

— До Елабуги сколько километров осталось?

— Елабуга? — В голосе лодочника послышалось удивление. — На Каме вроде город такой есть...

— Ну да, на Каме, — бодро ответили мы.

— А эта река Вяткой называется...

Уральская помощница

Любопытно, что исток Вятки находится совсем близко от истоков Камы — в тех же удмуртских лесах, у того же города Глазова. И текут эти реки рядом в каких-нибудь сорока километрах друг от друга. Вот-вот, кажется, встретятся, соединятся их воды. Но природа рассудила иначе, и в разные стороны разошлись Вятка и Кама. Но благодаря счастливой ошибке нам довелось побывать и на Вятке, и на Каме.

География имеет свою статистику, своих счетоводов. Любят географы язык цифр. Глубины, объемы, площади заполняют многочисленные справочники. Из одного такого мы узнали все, что относится к Каме. Узнали, что длина Камы — 2032 километра, что двести притоков принимает она на своем протяжении. И если сложить все притоки и прибавить к ним длину самой Камы, то получится внушительная цифра — 37 000 километров!

Наши деды и прадеды осваивали богатства Камского края, уральские умельцы подняли здесь знаменитую промышленность. Первый русский колесный пароход, первый паровоз для первой в России железной дороги, первое судно с металлическим корпусом могут считать Каму своей родиной.

Долгое время Кама была единственной дорогой, связывавшей Урал с центром страны. Лес и металл плыли по течению. Одежда, продовольствие, машины двигались навстречу. Но и с постройкой железных дорог река не утратила значения. Сегодняшняя Кама — индустриальная река. На ее берегах стоят химические комбинаты, машиностроительные заводы, гиганты целлюлозно-

бумажной промышленности. Каждый год поднимаются над Камой новые трубы, новые буровые вышки, новые города и поселки. Только в Пермской области за последние четверть века введено в строй двести крупных промышленных предприятий — химических, машиностроительных, лесообрабатывающих.

Камская земля хранит нефть и уголь, калий и магний. Она безмерно богата лесными просторами. Руда и сырье для удобрений, лес и продукты Большой химии плывут по уральской реке во все уголки нашей страны.

Современная Кама — это каскад гидроэлектростанций и водохранилищ. Одна только Камская ГЭС вырабатывает электрической энергии столько же, сколько давали ее электростанции царской России. Перепад воды у Воткинска таит в себе энергию, равную миллиону киловатт! И совсем не за горами то время, когда вознесутся новые плотины у Соколок и Соликамска, когда превратится Кама в часть грандиозного речного пути от Каспия до Ледовитого океана! Изыскательские партии геологов, геодезисты, топографы трудятся над воплощением этого невиданного по своей смелости проекта.

Да, воды северных рек будут повернуты в Каму. Каналы соединят реки, разделенные водораздельными высотами. Водные запасы Камы увеличатся почти вдвое. 12 миллиардов киловатт-часов — таков дополнительный прирост энергии. Это равносильно вводу в строй такой гидростанции, как Волжская имени Ленина! Будет решена проблема Каспия. Воды Печоры и Вычегды поддержат уровень мелеющего моря-озера. И пойдут теплоходы по водным дорогам поперек всей страны — от субтропиков через степи, тайгу и тундру, от южных морей до полярных. Северная помощница Волги Кама работает на коммунизм.

На длинном зажигании

Миновав Воткинский шлюз, мы с беспокойством поглядывали на часы и указатель уровня бензина. Часы беспокоили нас по той простой причине, что время они показывали московское, а за воротами шлюза начиналось уральское. Один раз мы уже где-то пересекали границу часового пояса. Но на экипаже «Горизонта» это событие

никак не отразилось. Мы упорно игнорировали местные законы и продолжали жить по-московски. И вот дождались момента, когда разница во времени увеличилась еще на час. На борту катера три часа, а на берегу — пять!

Будь у нас полные баки горючего, мы не обратили бы внимания и на эту географическую подробность. Но стрелка основного прибора «Горизонта» — бензинометра — мельтешила где-то около нуля. А пополнить запасы бензина можно было только на берегу. Но там уже закончился рабочий день. Вот почему мы с беспокойством взирали на часы и на указатель уровня бензина.

Придется ждать. До утра. А жаль. Мы настроились на плавание. Хотелось на сорок пятый день добраться до Перми и поставить точку на нашем путешествии.

Обреченные на ожидание, мы обратили свои взоры на речной атлас. Лоцманскую карту Воткинского водохранилища нам подарил начальник пристани Соколки. И вот, разглядывая предстоящую дорогу, судоходные трассы, означенные предостерегательными знаками опасности, мы поняли, что камские водохранилища подстать волжским. У самой плотины нас ждала шестнадцатикилометровая ширина первого плеса. А за поворотом новые разливы, новые выкрутасы судового хода, затопленные острова, мели, убежища.

Как примитивно по сравнению с рекой выглядит автомобильное шоссе! Нажимай на аксельратор. Да подсчитывай километры. А как негодуют некоторые водители на булыжные участки, какими злыми глазами они окидывают дорожных рабочих, заставляющих их съезжать на обочину. Для них, автомобилистов, запылить костюм или испачкать машину — трагедия. Им подавай блестящую ленту асфальта, чтоб тянулась она беспрерывно от города до города. А что бы они сказали на нашем месте? Нет, мы не сетуем на судьбу и не собираемся менять навигационную карту на атлас автомобильных дорог. Даже неисчислимые трудности дают нам превосходство над автопутешественниками.

Впрочем, вернемся к нашему плаванию. От города Чайковского, где находился наш катер, до Перми 355 километров, что нетрудно было определить по карте. Так же точно подсчитали и количество оставшегося бензина. Осмотрев канистры, обнаружили 120 литров. Этого хватит на двести километров. Дефицит составил 155 километров.

Что же делать? Ждать до утра или плыть с надеждой достать бензин в дороге?

Существовал и третий вариант: прицепиться к какой-нибудь самоходной посудине и проплыть зайцем те самые 155 километров.

Позвонили диспетчеру Воткинского шлюза. Тот не пришел в восторг от нашей идеи.

— За самоходкой? На буксире? Ну знаете...

— Ну хоть за баржей. Самой тихоходной, — просили мы.

— Барж на подходе нет, — отчеканил диспетчер и бросил трубку телефона.

Нам оставалось путешествовать только по берегу. У плавучих мастерских залюбовались грузовым теплоходом. Это было судно огромнейших размеров. Название «Икша» напомнило о родном Подмосковье.

— Куда путь держите? — дипломатично завел разговор Борис с одним из членов экипажа.

— В Пермь.

— А где капитан?

— На баке.

Мы решили еще раз попытать счастье и поднялись на палубу.

— Это опасно, — сказал капитан, молодой человек лет тридцати. — Скорость большая. А если еще задним придется отрабатывать? Столкнемся. Тогда катеру не уцелеть.

И все же мы уговорили, вернее, убедили капитана. Обещали быть наготове, смотреть вперед, следить за маневрами теплохода, за натяжением троса. Если понадобится, заверили мы речников, успеем завести мотор и отвалить в сторону.

Через полчаса «Икша» вышла на середину плеса. С теплохода на палубу катера бросили конец. Коля своим неповторимым морским узлом закрепил его на передней утке «Горизонта». И началось путешествие «на длинном зажигании». Первый час плавания прошел благополучно. Савин сидел за штурвалом с таким видом, будто управлял вселенной. Мы тоже расположились на переднем сиденье, как на лавочке в парке культуры.

Пришло время сумерек. Откуда-то подул сильный ветер. Катер закачало. На палубу брызги полетели. Побежали по ветровому стеклу потоки. Мы поспешили натянуть

брезентовый тент. Стало совсем уютно. Разделили хлеб и сало. Опустошили термос.

Залезаем в мешки. — Соснем по-человечески? — предложил Борис.

— Давайте, если невмоготу. А я буду дежурить, — великодушно предложил Николай.

Мы не стали себя долго упрашивать и полезли в кормовой кокпит. Расположились поудобнее. Однако укреплять ремни тента не стали. Не застегнули и мешки, хоть ночной ветер безжалостно продувал нашу спальню. Мы ворочались, ежились, прижимались друг к другу и наконец не выдержали: нахлобучив на головы капюшоны, застегнули молнии доотказа.

Это было неблагоразумно. Но мы надеялись на Колю. Савин не заснет. Он бодрствует и держит руку на ключе зажигания. Если грянет беда, успеет Коля завести мотор, отрубить канат и увести катер.

На водохранилище начинало штормить. Катер бросало из стороны в сторону, разворачивало. Волны бомбардировали корпус — стучали, стучали, стучали... И вдруг все смолкло. Мы как ужаленные выскочили из мешков. Коля стоял на палубе катера, отвязывая буксирный канат.

— Что случилось?

— Приехали, — ответил Николай.

Тут только заметили, что теплоход стоит на месте, что совсем светло. Капитан «Икши» приветливо махал нам с мостика.

Справа на фоне светлого неба отчетливо выделялись силуэты зданий, речных сооружений, построек.

— Куда приехали?!

— Оса, — ответили с «Икши».

Раскрыли атлас. Нашли Осу. За кормой «Икши» прокатились, оказывается, ровно 160 километров. Ну а дальше пройдем сами! До финиша двести километров!

3801-й километр

В полдень за изгибом реки показался большой город. Пермь — последняя пристань нашего «Горизонта».

Вышли на набережную, пробуя прочность суши. Странно: не качает. Что ж, здравствуй, берег!

Значит, теперь можно достать вахтенный журнал и заполнить последнюю страницу путешествия. Кажется, в таких случаях принято подводить итоги. И проще всего, очевидно, заняться подсчетами — перечислить оставшиеся за кормой реки и озера, сложить пройденные километры, разобраться, когда и при каких обстоятельствах была съедена последняя банка тушенки, и вдобавок, посмотрев на себя в зеркало, обнаружить невооруженным глазом, что ты похудел и осунулся.

Километры мы подсчитали. Их оказалось ни много, ни мало — 3801. А вот остальной статистикой не стали заниматься. Это ли главное? В походных рюкзаках не уместились дары природы и людей: горсть песка со дна будущего Чебоксарского моря, реликвии морской славы из Кронштадта, альбом фотографий с Волго-Балта, модель крылатого корабля завода «Красное Сормово»... А какие сувениры мы оставили в пути! Белые ночи, шум прибоя, косматые туманы, запахи родной земли. Путешествие подарило нам незабываемые встречи. Случайные и неслучайные, они согревали нас в дни странствий с запада на восток. Не забудем мы кронштадтских моряков и старого речника с Ладоги, лоцманов «Дороги жизни» и метеорологов острова Сухо. Не забудем директора и патриота Волго-Балта Василия Ивановича Королева, изобретателя Александра Ивановича Кочерова, который зажег над рекой неоновые огни, инженера с Горьковского автозавода Михаила Степановича Мокеева, мечтающего создать такую «Волгу», чтоб лучше всех автомобилей была... Долго будем вспоминать чудесные встречи и еще обсуждать, спорить, оценивать свершенное. Даже если были промахи у нас, если найдем, в чем упрекнуть друг друга, все равно не пожалеем о времени, которое провели вместе.

В путешествии было всего вдоволь. Мы набрались впечатлений, освоили управление судном, боролись с волнами. Мы отдыхали, дышали живительным воздухом, набирались сил.

Перевернута последняя страница путешествия. Впрочем, последняя ли? Готов план дальнейшего похода. Вахтенный журнал заполнят названия иных мест и городов, новых этапов нашего плавания.

Мы хотим побывать в верховьях Камы, на Вычегде и Печоре, где начнется скоро осуществление смелого замысла переброски вод северных рек через Каму и Волгу в Каспийское море. Потом «перевалим» Уральский хребет, чтобы увидеть сибирские, забайкальские и дальневосточные реки. Верим: удастся проплыть по маршруту Балтика — Тихий океан и снова повторить: «Здравствуй, берег!»

Оглавление



Течет Волга...

Здравствуй, берег!

Базунов, Борис Анатольевич
Гантман, Владимир Бенцианович

ТРИ ФУТА ПОД КИЛЕМ. М., «Мысль», 1965.

216 с. с илл. (Путешествия. Приключения. Фантастика) 91 С

Редактор *И. М. Любимов*
Младший редактор *М. И. Макарова*
Художественный редактор *А. Г. Шикин*
Технический редактор *Э. Н. Виленская*
Корректоры *Г. И. Замани* и *Л. В. Аль-Жабури*

Сдано в набор 1/IV 1965 г. Подписано в печать 4/VIII 1965 г. Формат бумаги 84×108¹/₃₂. Бумажных листов 3,37+0,25 вкл. Печатных листов 11,07+0,82 вкл. Учетно-издательских листов 12,31. Тираж 58 000 экз. А10182. Цена 55 коп. Заказ № 1649.

БЗ № 8—1965 г. — № 143

Издательство «Мысль». Москва, В-71, Ленинский проспект, 15.

Ленинградская типография № 1 «Печатный Двор» имени А. М. Горького Главполиграфпрома Государственного комитета Совета Министров СССР по печати, Гатчинская, 26.

55 коп.

Б. БАЗУНОВ
В. ГАНТМАН

Три фута под килем